

Vorbild & Modell Schmalspurig nach Waldenburg



Rollmaterial

Die Einheitswagen I der
SBB in Spur H0 von PIKO



Anlage

Unterführungen im
kompletten Selbstbau



Anlage

Balu: eine exotische
Anlage in Spur H0e



Hans G. Wägü

Hebel, Riegel und Signale

Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz.

Entwicklung der mechanischen Einrichtungen.

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

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

Stimmen der Kritik:

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

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

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

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

Ein Meisterwerk ... überwältigend. ... St. Alkofer in Modelleisenbahner 07/18.

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

Diplomy-Verlag, Bachtelen 45, 3308 Grafenried.

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

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

Spielzeug-Börse mit Flohmarkt



**Erlebnishof Hueb
8425 Oberembrach
31. Aug. + 1. Sept.
10-16 Uhr**

Bahnpanorama Schweiz

Zum 150-jährigen Jubiläum des ersten schweizerischen Zuges von Zürich nach Baden erschien im Jahr 1997 dieser Bildband. «Bahnpanorama Schweiz» spannt in grossartigen Aufnahmen den Bogen von einst bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, von den Dampfzeiten über die Elektro-Pioniere, die klassischen Normal- und Schmalspurbahnen bis zur Bahn 2000. In Bild und Text erfährt der Leser den steten und immer schnelleren Wandel: technisch, menschlich und landschaftlich. Alle Texte sind in Deutsch, Französisch und Englisch gehalten. Ein wunderschönes Buch für Eisenbahnfreunde, Touristen und alle an der Verkehrsgeschichte und -entwicklung Interessierten.

Jetzt auf www.staempflishop.com bestellen

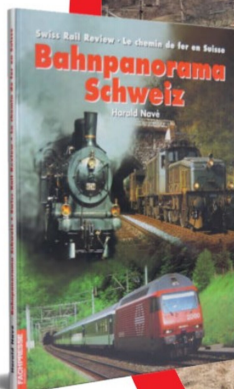
160 Seiten und reich bebildert, ISBN 978-3-7272-6112-1

CHF/EUR 15.- ink. Versandkosten Schweiz

Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 63 25

Fax +41 (0)31 300 66 88 | loki@staempfli.com | www.loki.ch

*Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten



LOKI
www.loki.ch





Ein Kaiman. Nein, ein Wels!

Sommerzeit ist Saure-Gurken-Zeit. Wirtschaft und Politik kochen auf Sparflamme, entsprechend dünn ist auch die Suppe, die uns die Medienwelt während des «Sommerlochs» in der Regel auftischt. Geschichten wie die um einen Kaiman, der im Hallwilersee seine Runden dreht, füllen die Schlagzeilen. Oder war es doch nur ein ganz herkömmlicher Wels? Man kann sich angesichts solcher Substanzlosigkeit echauffieren. Vielleicht wäre es aber ratsamer, den Saure-Gurken-Stories mit einem Augenzwinkern zu begegnen und lieber entspannt die warmen Tage zu genießen.

Das LOKI-Team macht während dieser Zeit Pause. Denn auch in der Modellbahnwelt gilt der Sommer als sehr ruhige Jahreszeit. Die Hersteller haben ihre Neuheiten im Frühjahr verkündet, während der Sommermonate wird vielfach die Produktion zurückgefahren. Viele Modellbahner befinden sich auf Reisen statt bei schweisstreibenden Arbeiten an der Anlage. Und die Modelleisenbahnen bleiben vermehrt in den Blistern, Kartons sowie Depots. Allein bei den Parkbahnen dürfte jeweils Hochbetrieb herrschen.

Doch nun kommt langsam der Herbst mit Messen und Ausstellungen, zum Beispiel mit der Plattform der Kleinserie in Bauma (11. bis 13. Oktober) oder der Faszination Modellbau in Friedrichshafen (1. bis 3. November). Das heisst für das LOKI-Team: Jetzt wird wieder in die Hände gespuckt – um es mit den Worten von Geier Sturzflug zu sagen. 1982 hat die Neue-Deutsche-Welle-Band mit dem Hit «Bruttosozialprodukt» auch in der Schweiz die Charts gestürmt. Auf die Steigerung des Güter- und Dienstleistungsverkehrs der Modellbahnbranche schielen wir dabei weniger. In erster Linie geht es uns darum, die Freude an unserem Hobby zu vermitteln. In diesem Sinn wünsche ich Ihnen viel Spass an der aktuellen LOKI, mit der wir uns aus der Sommerpause zurückmelden.

Herzlichst, Ihr
Zoltan Tamassy

Besuchen Sie uns auch unter: [f](#) [i](#) [y](#) [p](#) [o](#)

**Das Modell als
Meisterwerk**



SPUR 1

GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

SBB Ae 3/6

High End Modell
höchster Perfektion



€
2'990

Kiss Modellbahnen GmbH & Co. KG

Wernher-von-Braun Straße 1
D-68519 Viernheim

Tel. 06204/9 19 19-0
Fax: 06204/9 86 68-29

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

Kiss
Modellbahnen

Bahnorama
GmbH
Modelleisenbahnen

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

Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch



Erfolgreich werben mit

LOKI



Ihr Ansprechpartner: Mario Dubach, Anzeigenleiter
Tel. +41 (0)31 300 63 89 oder +41 (0)79 313 62 93, inserate@staempfli.com

Nächste Anzeigenschlüsse
LOKI 10 | 2019: 30. August 2019 – LOKI 11 | 2019: 4. Oktober 2019

US Railroads



10. bis 24. September 2020

Die Eisenbahnreise!

TOP: Dampfzüge, Amtrakfahrten, Big Boy, schöne Museen,
Kleingruppe, Freizeit, Hotels an Top Lage. **ab Fr. 6710.-**

Tel. 062 765 50 60 • www.rbmenziken.ch



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



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

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

HIGHLIGHTS:

SCHWERPUNKT SPUR N BÖRSE

in separatem Zeit
> 4 000 Wagen (CH Modelle)
> 500 Loks (CH Modelle)
aber auch sehr viele **HO-MODELLE**

- Verpflegung für alle,
St. Galler Bratwürste uvm.
- Glücksrad mit tollen Preisen

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Ihr Zuba-Team!**

KUNDENANLASS

Herzlich laden
wir Sie zu unserem
jährlichen
ZUBA-Tag
ein!

ZUBA-TECH

seit 15 Jahren

WANN: Samstag, 28. September 2019
von 09.00 bis 15.00 Uhr

WO: Zuba-Tech St. Gallen GmbH
Schützengasse 7 | 9000 St. Gallen
Tel. +41 71 230 37 37
info@zuba-tech.ch

Öffnungszeiten und Online-Shop:
www.zuba-tech.ch



Foto: Fabian Jeker

Seit 45 Jahren dampft die Steiner Liliput-Bahn für Gross und Klein. Zum jährlich stattfindenden Tag der offenen Tür Anfang Juli gab es etwas Spezielles in Stein am Rhein: den Rollout einer Stollenlokomotive und die Einweihung eines neuen Rollstuhlwegens. Zeitzeugen blickten auf eine bewegte Vereinsgeschichte zurück. **Seite 36**



Foto: Fabian Jeker

Mit viel Herzblut betreibt Philippe Wenger (Bildmitte) seinen Modellbahladen, und das seit über 26 Jahren äusserst erfolgreich. Vor fünf Jahren hat er innerhalb von Pieterlen den Standort gewechselt. LOKI-Autor Fabian Jeker hat den grössten Modellbahladen der Schweiz mit Onlineshop, Serviceabteilung und Stammtischecke besucht. **Seite 42**

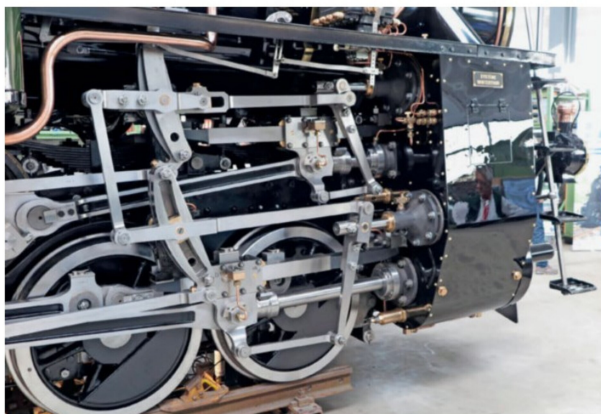


Foto: Marilene Cadotisch

Heute rollt die HG 4/4 704 auf der Furka-Bergstrecke. Vor ihrer Rückkehr in die Schweiz hat die von der SLM gebaute Meterspurdampflok bewegte Zeiten durchlebt. 1923 im damaligen Französisch-Indochina auf die Schienen gesetzt, überstand sie den Zweiten Weltkrieg und den Vietnamkrieg. Ein Blick auf zukünftige Modelle. **Seite 68**

Rollmaterial | Porträt 18

Die Einheitswagen I der SBB im Massstab H0 von PIKO.

Report | Vorbild & Modell 24

Waldenburgerbahn: die schmalste Spur der Schweiz im Modell.

Report | Szene 36

Tag der offenen Türe bei der Steiner Liliput-Bahn.

Report | Szene 42

Wemoba Pieterlen: seit fünf Jahren am neuen Standort.

Report | Vorbild & Modell 68

Die HG 4/4 704 an der Furka und ein Blick auf künftige Modelle.

Report | Events 76

Rail Days im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

Anlage | Bau 80

So stellt man eine Unterführung komplett im Selbstbau her.

Anlage | Technik 86

Gimmicks und Spielereien: Interaktionsknöpfe bei Smilestones.

Anlage | Porträt 90

Balu: eine exotische Anlage auf kleiner Grundfläche in Spur H0e.

Markt	Szene
6 Marktspiegel	47 Leserseite
59 Börse	49 Vereine
60 LOKI-Kalender 2020	50 News
	56 Veranstaltungen
	62 Bahn aktuell
	97 Medientipps
	98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der schweiz

Titelbild



Foto: STA BL

Gerhard Manns Leidenschaft gilt der schmalen Spur und deren Umsetzung im Modell. Auch die Waldenburgerbahn gehört dazu. Der

Baselbieter hat diverses Rollmaterial der Bahn, die seit 1880 durch das vordere Frenkental fährt, in Spur H0e nachgebaut und damit eine kleine Dokumentation der Waldenburgerbahn erstellt. **Seite 24**

Marktspiegel

HO | Arwico Collectors Edition (ACE)

Schweizer Strassenklassiker



Neu ausgeliefert wurden vier Saurer D330 mit unterschiedlichen Aufbauten. Das Modell ist eine vollständige Neukonstruktion. Angeboten werden Versionen mit Betonmulde, als Betonmischer, als Welaki und als Kipper. Alle Modelle sind nur in der Schweiz lieferbar. Erhältlich sind folgende Versionen:

- Art.-Nr. 2300: Saurer D330B F8x4 Betonmischer
- Art.-Nr. 2301: Saurer D330B F8x4 Betonmulde
- Art.-Nr. 2302: Saurer D330B F8x4 Kipper
- Art.-Nr. 2304: Saurer D330B F8x4 Welaki



Sie gehörten früher zum Bild an jedem grösseren Bahnhof: die Nefag-Elektro-Schlepper der PTT mit bis zu acht Anhängern. Diese wurden jeweils für den Gepäck- und Postumlad an den Bahnhöfen verwendet. Im ACE-Sortiment neu lieferbar ist der Schlepper vom Typ TR-5047e mit Anhänger sowie ein Set mit zwei zusätzlichen Anhängern zur Ergänzung. Die Auflage ist auf 750 Stück limitiert.

- Art.-Nr. 8701: PTT-Elektroschlepper mit Anhänger
- Art.-Nr. 8702: PTT-Gepäckwagen-Set

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Faller

Neue Schweizer Häuser für Berg und Tal

Die über 100 typischen SAC-Berghütten sind aus der Alpenlandschaft der Schweiz kaum mehr wegzudenken und geben den Wandernern und Bergsteigern in der Schweiz etliche Möglichkeiten zum Übernachten und Rasten. Die zweigeschossige Hütte (Art.-Nr. 190057) mit dem Steinsockelgeschoss sollte deshalb auch auf keinem Modellberg fehlen. Es handelt sich beim Bausatz um eine «Swiss Edition» mit länderspezifischem Dekobogen.

Weiter hat Faller den geräumiger Güterschuppen von Ostermundigen (Art.-Nr. 190107), welcher gut zum Aufnahmegebäude Ostermundigen passt, ausgeliefert. Er ist mit Steinsockel, Putzfassade und seitlichen, überdachten Verladerampen ausgestattet. Beide Bausätze sind nur in der Schweiz erhältlich. **Erhältlich im Fachhandel.**


HO | AlbertModell

Weitere Varianten des Hbbillns 245

Die in der LOKI 4|2019 vorgestellten Güterwagen vom Typ Hbbillns 245 waren wegen der grossen Nachfrage sofort vergriffen. Deshalb hat sich der Hersteller entschieden, drei weitere Sets mit je zwei Wagen dieses Typs zur Ergänzung anzubieten.

Das Set mit zwei SBB-Wagen enthält einen Wagen aus der ersten Serie und einen Wagen aus der zweiten Serie mit den horizontalen Sicken. Nebst neuen Wagennummern wurden auch weitere Details wie der Cargo-Domizil-Aufkleber korrekt umgesetzt. Zwei weitere Wagen sind zwar bei der AAE in Deutschland eingestellt, kommen aber

vorwiegend in der Schweiz zum Einsatz. Sie sind an den Schweizer Chemie-Logistik-Dienstleister ChemOil (eine SBB-Tochterfirma) vermietet und tragen entsprechend dessen Anschriften.

Der in der Schweiz beheimatete Wagenvermieter Transwaggon (TWA) hat aus jeweils zwei Wagen des Typs Hbbillns 245 fest gekuppelte Einheiten aus zwei Wagen gebildet. Die Wagen tragen neu die Bezeichnung Himrrs und verkehren als fix gekuppelte Doppeleinheit. Die Wagen sind entsprechend nur mit einer Wagennummer beschriftet – die alten Anschriften wurden

mit weisser Farbe übermalt. Alle diese Details werden am Modell korrekt wiedergegeben. Angeboten werden:

- Art.-Nr. 200004: Set mit zwei SBB-Wagen Hbbillns 245
- Art.-Nr. 200005: Set mit zwei ChemOil-Wagen Hbbillns 245
- Art.-Nr. 292001: CH-TWA-Doppelwageneinheit Himrrs

Erhältlich in der Schweiz exklusiv bei:

EYRO Modellbahn GmbH
3800 Interlaken
www.eyro.ch



O | Barinmodell

Haltsignal mit Beleuchtung

Barinmodell hat ein Haltsignal in Spur 0 ausgeliefert. Es ist an einen Doppelhemmschuh angebracht und für die bessere Sichtbarkeit in der Nacht beleuchtet (LED).

Interessenten wenden sich direkt an:

Barinmodell
info@barinmodell.com
www.barinmodell.com



HO | ACME

Tonerdewagen für den Lötschberg

Sie gehören seit Jahren zum Bild des Güterverkehrs auf der Lötschbergachse: die DB-Tonerdewagen vom Typ Tamns 895.

Nachdem ACME bereits vor einigen Jahren insgesamt nicht weniger als 16 verschiedene Wagennummern dieses Typs reali-

siert hat, werden nun zur Ergänzung acht weitere Wagennummern angeboten. Somit lassen sich vorbildliche, bis zu 3200 t schwere Tonerdezüge auf der Modellbahn nachbilden. Erhältlich sind:

- Art.-Nr. 45018
Set mit zwei DB Tamns 895
- Art.-Nr. 45019
Set mit zwei DB Tamns 895
- Art.-Nr. 45068
Set mit zwei DB Tamns 895
- Art.-Nr. 45069
Set mit zwei DB Tamns 895

Erhältlich im Fachhandel.



N | Aare Valley Models (AVM)

Mietgüterwagen für Holztransporte

Der neue Hersteller Aare Valley Models (AVM) hat kürzlich sein Erstlingswerk in Spur N auf den Markt gebracht: In Zusammenarbeit mit Modellbahn-Team Ries (MTR) ist eine Serie Eaos der SNCF entstanden, jedoch mit Beschriftungen der SBB. Die Vorbildfahrzeuge wurden im Nachgang zum Sturm Lothar im Jahr 2000 von den SNCF angemietet. Die neue Wagennummer wurde provisorisch mit schwarzen

Klebefolien aufgebracht. Die Mietwagen wurden hauptsächlich für den Transport von Stammholz eingesetzt. Nach Rückgang der Transportleistungen wurden die Wagen der SNCF zurückgegeben.

Die fein detaillierten Fahrzeuge entsprechen heutigen Fertigungsmaßstäben. Sie weisen ein vorzügliches Rollverhalten auf. Die über eine NEM-Kurzkupplungskulisse verfügenden Wagen kuppeln bereits mit

der Normkupplung eng. Für ein noch engeres Kuppeln liegen entsprechend verkürzte Kurzkupplungen bei. Aufgelegt wurden drei verschiedene Betriebsnummern unter den Artikelnummern ME 1001404-A/B/C.

Interessenten wenden sich direkt an:

Aare Valley Models (AVM)
aarevalleymodels@bluewin.ch



Zubehör | Handelsagentur
Jean-Pierre Gehbauer

Vielseitige Kleinvitrinen

Die Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer liefert zurzeit Acrylvitrinen mit zwei Böden und Schiebetüren für die Spuren Z, N, H0m und H0 aus. Sie weisen eine Höhe von 20 cm und eine Tiefe von 6 cm auf und sind in drei Breiten (20, 40 und 60 cm) erhältlich. Die Vitrinen sind geeignet für Modellbahnen, Autos und Lkw in den Spuren Z, N, H0m, und H0 oder für andere Sammlerobjekte.

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



0 | Gautschi Spur 0

Kesselwagen für den Transport von Petrol

Fredi Gautschi liefert ein weiteres schönes Modell in Spur 0 aus: einen Kesselwagen für den Transport von Petrol. Dieser Wagen mit einem Ladegewicht von 15 000 kg wurde 1913 von der SIG für die «Gesell-

schaft für chemische Industrie in Basel, Werk Monthey» hergestellt. Die Modellumsetzung basiert auf der Kopie des Originalplanes, welchen Fredi Gautschi im Archiv von SBB Historic in Windisch gefunden

hat. Die Modelle sind in Handarbeit weitgehend aus Messing hergestellt. Der Kesselmantel ist aus einem Messingrohr angefertigt. Wenn nicht anders gewünscht, werden beidseitig isolierte Achsen eingesetzt, die mit Rädern nach Fine Scale mit einer Teflonbuchsenlagerung bestückt sind. Für die Beschriftung in der Epoche I stehen die Wagennummern 92075, 92078 und 92080 zur Verfügung. Die Fertigmodelle werden ungealtert oder auf Wunsch gegen einen Aufpreis in der gewünschten Alterungsstufe ausgeliefert.

Bei den Bausätzen sind das Gerippe des Unterteiles, der Kesselmantel und die Kesselböden bereits verlötet und die notwendigen Bohrungen vorhanden. Die Beschriftung ist nicht Bestandteil des Bausatzes, jedoch steht für den Bau eine Bauanleitung zur Verfügung.

Interessenten wenden sich direkt an:
Gautschi Spur 0
Fredi Gautschi
Bettenstrasse 93
8400 Winterthur
Tel. 052 212 58 35
fredi.gautschi@bluewin.ch



Formneuer Güterwagen und Beladung

Das Highlight der Nürnberger Spielwarenmesse wird von Fleischmann nun ausgeliefert: der Containertragwagen T3 in Spur N. Für die Schweiz am interessantesten ist die Version mit dem Auflieger von Lkw Walter (Art.-Nr. 825051). Die Form des Wagens gibt es schon länger, die Beladung ist eine Neukonstruktion: Der Containertragwagen des Typs Sgnss wird neu mit zwei Tankcontainern von Bertschi Dürrenäsch ausgeliefert (Art.-Nr. 825213). Die beliebte SBB-Schnellzuglokomotive Re 460 gibt es in der aktuellen (Probe-)Version mit geklebtem

Logo auf der Front und Loknummer oberhalb eines Scheinwerfers (Art.-Nr. 731319). Dieses Modell ist auch mit Sound erhältlich (Art.-Nr. 731399). Passend zur Re 460

folgen weiter zwei Nummernvarianten der EW IV 2. Klasse im ICN-Look (Art.-Nr. 890309 und 890310).

Erhältlich im Fachhandel.



Unterschiedliche Schweizer Decals

Für Modellbauer stellt sich immer wieder das Problem der Beschriftung. ModellbahnDecals.de bietet eine Lösung mit Nassschiebelbildern an. Ausgeliefert wurde die Beschriftung des Bierwagens SCB OG 1 905 «Actienbrauerei z. Gurten». Weiter wurden



die Anschriften für die Loks Ae 6/6 ausgearbeitet und Nummernschilder für Autos verschiedenster Kantone ausgeliefert.

Interessenten wenden sich an:
www.modellbahndecals.de

Fahrleitungsmontagewagen zum Letzten

Ende Juli lieferte AKU-Modelleisenbahnen zum letzten Mal Fahrleitungsmontagewagen als Wiederauflage und mit neuen Heimatbahnhöfen aus. Nach Abverkauf werden die Modelle endgültig aus dem Sortiment genommen. Die Vorbildwagen wur-

den Ende der 1950er-Jahre aus ehemaligen K3-Güterwagen umgebaut und mit einer Montageplattform ausgerüstet. Sie waren auf dem gesamten SBB-Netz anzutreffen. Das eigene K3-Basismodell (Art.-Nr. 1075) erhielt ein neues Dach mit Montageplatt-

form aus 0,25 mm Neusilber, ein neues Geländer aus Messing für die Bremserplattform sowie diverse neue Guss- und Ätzteile. Die Stirnwände wurden an das neue Dach angepasst und eine Lackierung und Beschriftung nach Vorbild vorgenommen. Folgende Versionen sind erhältlich:

- Art.-Nr. 2019-F: Heimatbahnhof Brugg, Epoche IV/V
- Art.-Nr. 2019.6-F: Heimatbahnhof Sargans, Epoche IV/V
- Art.-Nr. 2019.7-F: Heimatbahnhof Puidoux, Epoche III
- Art.-Nr. 2019.10-F: Heimatbahnhof Luzern, Epoche IV/V

Interessenten wenden sich direkt an:

AKU-Modelleisenbahnen
Heinrich-Heine-Strasse 12
D-29640 Schneverdingen
Tel. +49 5193 982 08 56
info@aku-modelle.ch – www.aku-modelle.ch



Z | Märklin

Krokodil und Gaskesselwagen

Anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Krokodil hat sich Märklin entschieden, die Ce 6/8^m 14305 der SBB Historic im Betriebszustand vor 2017 herauszubringen. Das «Krokodilchen» (Art.-Nr. 88564) gibt es nur in einer einmaligen Serie 2019. Die Lieferung erfolgt in einem Echtholzetui, worin neben dem Modell auch ein Booklet der Maschine und eine Metallnachbildung der Herstellertafel beigelegt sind. Zudem hat Märklin ein Dreier-set mit Gaskesselwagen in Spur Z ausgeliefert (Art.-Nr. 82531). Es handelt sich um vierachsige Güterwagen zum Gastransport des Güterwagenvermieters Wascosa. Zwei Wagen des Sets sind mit Sonnenschutzdach versehen. Alle Fahrzeuge sind im Zustand der Epoche VI.

Erhältlich im Fachhandel.


H0/0/I | Weinert Modellbau

Für ein besseres Prost in der Gartenbeiz



Für Spuren H0, 0 und I sind von Weinert Modellbau nun die Klassiker der Gaststätten-Gartenstühle lieferbar. Jeweils mit grossem oder kleinem Tisch. Erhältlich sind:

- Art.-Nr. 2942: Klappstühle mit grossem Tisch, Spur I
- Art.-Nr. 2943: Klappstühle mit kleinem Tisch, Spur I
- Art.-Nr. 25657: Klappstühle mit grossem Tisch, Spur 0
- Art.-Nr. 25658: Klappstühle mit kleinem Tisch, Spur 0
- Art.-Nr. 32101: Klappstühle mit grossem Tisch, Spur H0
- Art.-Nr. 32102: Klappstühle mit kleinem Tisch, Spur H0

Erhältlich im Fachhandel.

G | LGB

Bündner Stahlwagen der Epoche IV

LGB hat den Stahlwagen AB 1619 der RhB ausgeliefert. Er weist eine originalgetreue grüne Farbgebung auf und hat eine Beschriftung der Epoche IV. Das Modell (Art.-Nr. L31524) besticht durch viele angesetzten Details und eine Innenbeleuchtung.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Swiss Model Rail

Markante Altglascontainer

Beim Schweizer Kleinserienhersteller Swiss Model Rail sind die markanten hellblauen Altglascontainer sowie der graue Altmittelcontainer ab sofort für die Spur H0 verfügbar. Die Teile sind aus 3-D-Druck entstanden, entsprechend koloriert und mit feinem Direktaufdruck versehen. Teilweise unter-

scheiden sich die Vorder- und die Rückseite entsprechend dem Vorbild.

Interessenten wenden sich direkt an:

Swiss Model Rail, Tom Wäfler
Horebstrasse 1, 8733 Eschenbach
www.swissmodelrail.ch



Om | Modellbau-Atelier Pirovino

Bündner Niederbordwagen von 1890

Die M 206-214 waren die zweitälteste Niederbordwagen-Generation bei der Landquart-Davos-Bahn. Sie wurden 1890 ausgeliefert und bildeten eine willkommene Verstärkung bei der LD. Modellbau-Atelier

Pirovino realisiert nun fast alle Beschriftungsvarianten – sei es der M-Wagen der LD und der RhB oder die spätere Version als S-Wagen. Die drei noch verbliebenen Niederbordwagen wurden dann in Dunkel-

grau in Xk 8608, 8610 und 8614 umnummeriert. Alle Teile sind komplett in Messing gefertigt und wurden in Handarbeit ohne Lehren zusammengebaut. Das gibt dem Modell im Aussehen einen ganz speziellen Touch. Als besonderes Gadget weisen die Modelle einen echten Lindenholzboden auf. Sie sind mit bereits montierten Kadee-Kupplungen bestellbar, oder man tauscht die beigelegten Kupplungen mit wenigen Handgriffen selbst aus.



Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbau-Atelier Pirovino
Bannwaldweg 20, 7206 Igis
Tel. 081 322 60 41
mha@mbapiro.ch – www.mbapiro.ch

H0 | Brawa

Neu- und Leichtbaukesselwagen

Neu im Sortiment von Brawa sind zwei Kesselwagen mit Schweizbezug. Es sind der gelbe Neubaukesselwagen Zas «Wasserwagen» der SBB Infrastruktur (Art.-Nr. 48776) sowie der Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen der SBB (Art.-Nr. 49601). Erwähnenswert sind auch diverse neue Leuchten in Spur H0:

- Art.-Nr. 84110 Flutlicht, 6-fach, Stecksockel
 - Art.-Nr. 84114 Scheinwerfer, Stecksockel
 - Art.-Nr. 84120 Flutlicht, doppelt, Stecksockel
 - Art.-Nr. 84151 Flutlicht, Stecksockel
 - Art.-Nr. 84152 Flutlicht, 4-fach, Stecksockel
- Erhältlich im Fachhandel.**





H0 | Viessmann

BLS-Robel mit drehbarem Kran

Neu auf dem Markt ist der BLS Tm 235 210 «Robel» mit drehbarem Kran von Viessmann. Das Modell verfügt über eine extra hierfür entwickelte und patentierte Antriebstechnologie, die der flachen Bauweise des Gleisbaufahrzeuges angepasst ist. Eine weitere Besonderheit ist der bewegliche Arbeitskran, der motorisch nach rechts wie nach links unbegrenzt schwenkbar ist. Das Fahrzeug ist ausgerüstet mit elektrischem Antrieb, fahrtrichtungsabhängiger Dreilicht-Spitzenbeleuchtung bzw. roten Schlussleuchten und gelber Warnblinkleuchte. Das integrierte Soundmodul gibt die Pfeife und verschiedene betriebsabhängige Geräusche wieder. Der RailCom-fähige Digitaldecoder für DCC/MM und Analogbetrieb (DC/AC) hat einen integrierten Stromspeicher. Das Modell wird nur in Gleichstrom (Art.-Nr. 2622) angeboten, die Wechselstromvariante wurde für Märklin gefertigt und ist dort unter der Art.-Nr. 39548 lieferbar. **Erhältlich im Fachhandel.**

H0 | Roco

«Nightpiercer» und Post-Schiebewandwagen

Allerhand Neuigkeiten von Roco. Die SBB Ae 3/6^{II} 10412 (Art.-Nr. 72292 DC, 72293 DC Sound, 78293 AC Sound) wurde technisch überarbeitet und kann nun erstmals auch mit Sound angeboten werden. Dazu passend wurden drei der bekannten Stahlwagen aus dem Roco-Sortiment neu aufgelegt. Es sind dies der BC4 5045 (Art.-Nr. 74527), der C4 8802 (Art.-Nr. 74528) und der C4 8807 (Art.-Nr. 74529).

Die HUPAC BR 193 492 war an SBB Cargo International vermietet und mit dem «Nightpiercer»-Design versehen. Sie ist neu in H0 erhältlich (Art.-Nr. 73116 DC, 73117

DC Sound, 79117 AC Sound). Zur Ergänzung des 2018 erschienenen Postwagensets (Art.-Nr. 76153) wird nun ein weiteres

Set mit zwei Schiebewandwagen (Art.-Nr. 76087) der Post mit plakativen Werbeslogans angeboten. **Erhältlich im Fachhandel.**



N | PIKO

Panzertransportwagen SImmnps mit Leo



Der Sonneberger Hersteller PIKO erweitert sein Sortiment an SBB-Panzertransportwagen. Neu ist ein Wagenset mit zwei SImmnps inklusive zweier Leo-Panzer (Art.-Nr. 94404) erhältlich. Die Modelle in Spur N sind der Epoche V zuzurechnen und werden als Sonderserie exklusiv in der Schweiz vertrieben.

Erhältlich im Fachhandel.

Personenwagen aus den 1970er-Jahren

Ende der 1970er-Jahre wurde bei vielen Schweizer Schmalspurbahnen der Rollmaterialbestand modernisiert. Viele erhielten neue Personenwagen, welche teilweise noch heute in Betrieb sind. Sie gelten als typische Meterspurwagen und sind vielen

Reisenden in Erinnerung. Lematec hat eine grosse Palette dieser Wagen im Massstab 1:87 für die Spur H0m umgesetzt. Diese Kollektionsmodelle aus den Lematec-Werkstätten widerspiegeln ihre Vorbilder bis ins kleinste Detail. Sie sind handgefertigt aus

Messing und mit einem ESU-LED-Beleuchtungsband, einem integrierten Funktionsdecoder und einer BEMO-Kupplung ausgestattet. Eine eingravierte Platte, die am Rahmen befestigt ist, gibt das Herstellungsjahr und die Seriennummer an und bescheinigt die Echtheit des Modells. Umgesetzt werden Wagen der Bahnen GFM, TPF, MOB, FO und MGB.



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

Weintransportwagen im Zweierset

Im neuen Modellset (Art.-Nr. 45056) von ACME mit zwei Weinfasswagen ist auch ein Wagen der Genfer Firma FERT & C. enthalten. Die Weintransportwagen haben seitlich öffnungsfähige Türen, womit der Blick auf die eingebauten Weinfässer freigegeben wird. Die beiden FS-Wagen sind im Zustand der Epoche III wiedergegeben.

Erhältlich im Fachhandel.



K2-Wagen in diversen Farbvarianten

Der deutsche Hersteller Brawa hat die Auslieferung verschiedenster gedeckter Güterwagen des Typs K2 in Spur N bekannt

gegeben. Dabei handelt es sich um keine Form-, sondern lediglich um verschiedene Bedruckungsvarianten.

- Art.-Nr. 67850 Gedeckter Güterwagen K2 der SBB
- Art.-Nr. 67851 Gedeckter Güterwagen K2 der SBB
- Art.-Nr. 67854 Gedeckter Güterwagen K2 «Valser» der SBB
- Art.-Nr. 67856 Gedeckter Güterwagen K2 der MThB
- Art.-Nr. 67857 Gedeckter Güterwagen K2 «Ramseier» der SBB
- Art.-Nr. 67852 Gedeckter Güterwagen K2 der BLS
- Art.-Nr. 67858 Gedeckter Güterwagen K2 «Mövenpick» der SBB
- Art.-Nr. 67859 Gedeckter Güterwagen K2 «Maggi» der SBB

Erhältlich im Fachhandel.



Zubehör | Qdecoder

Verschiedene Premium-Motorangebote

In diesen Sommertagen hat Qdecoder spezielle Angebotspakete geschnürt, damit der Anlagenbauer seine Weichenstrasse mit entsprechenden Motoren und Steuerung ausstatten kann. Die Pakete beinhalten jeweils acht Weichenmotoren MP1 oder MP5 und einen Motorweichendecoder. Zusätzlich gibt es diese noch mit einem Programmierer. Folgende Pakete bietet Qdecoder an:

- Art.-Nr. QAMS-8MP1: 1× QD112 ZA1-16N Deluxe, 1× QD053 Programmierer, 8× Weichenmotoren MP1

- Art.-Nr. QAMP-8MP5: 1× QD115 ZA2-16N Deluxe, 1× QD053 Programmierer, 8× Weichenmotoren MP5
- Art.-Nr. QAOP-8MP1: 1× QD112 ZA1-16N Deluxe, 8× Weichenmotoren MP1
- Art.-Nr. QOP-8MP5: 1× QD115 ZA2-16N Deluxe, 8× Weichenmotoren MP5

Interessenten wenden sich direkt an:

Qdecoder

Tel. 056 426 48 88

info@qdecoder.ch – www.qdecoder.ch


HO | PIKO

SBB-Triebwagen und Wascosa-Wagen



Aufgrund der grossen Nachfrage nach den ersten SBB RBe 540 im NPZ-Design mit Steuerwagen wurde dem Wunsch vieler Modelleisenbahner Rechnung getragen und ein Modell ohne Steuerwagen (Art.-Nr. 96842 analog, Art.-Nr. 96843 DC Sound, Art.-Nr. 96844 AC Sound) produziert. Es trägt eine neue Betriebsnummer, entspricht aber ansonsten den bereits bekannten RBe 4/4 (siehe ausführlichen Bericht in der LOKI 10|2018) von PIKO. Das Modell ist exklusiv in der Schweiz erhältlich.

Für den Liebhaber der Epoche VI liefert PIKO den Taschenwagen T3000e der Wascosa (Art.-Nr. 54779), beladen mit zwei Trailern der Logistikkfirma Ambrogio, aus.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | HAG Modellbahnen GmbH

Überarbeitete Kantonslokomotive



Als einzige Kantonslok in der aktuellen HAG-Produktion wurde die Ae 6/6 11409 der SBB mit dem Wappen des Kantons Baselland (Art.-Nr. 11519) realisiert. Die Lok ist im Zustand der Epoche III mit Falschfahrlicht und Revisionsdatum 1965 gehalten. Sie ist wie alle anderen Modelle aus der aktuellen Produktion mit einer verbesserten LED-Beleuchtung und neu auch mit einem zuschaltbaren roten Rücklicht ausgestattet.

Erhältlich im Fachhandel.

Varianten des Containertragwagens Sgns



Das Angebot der Containertragwagen vom Typ Sgns im B-Models-Sortiment wird durch einen SBB-Wagen mit zwei Bertschi-25-Fuss-Tankcontainern und einen Ermewa-Wagen mit zwei 30-Fuss-Silocontainern von Bulkhaul ergänzt:

- Art.-Nr. 54109 SBB Sgns mit Bertschi-Containern
- Art.-Nr. 54151 Ermewa Sgns mit Bulkhaul-Containern **Erhältlich im Fachhandel.**

Zentralschweizer Sehnsuchtslok

Noch sind sie im Voralpen-Express unterwegs, aber nicht mehr lange. Auf der heimischen Modellanlage jedoch noch lange: die Re 446 der Südostbahn. Aus aktuellem Anlass liefert Märklin zurzeit die Re 446 017 (Art.-Nr. 37301) im aktuellen Betriebszustand aus. Das Modell ist nach Vorbild auf beiden Längsseiten mit unterschiedlichen ganzflächigen Motiven gestaltet: Lok-Seite 1 «Ein Hauch Sehnsucht...» und Lok-Seite 2 «Ein Hauch Fernweh...».

Erhältlich im Fachhandel.



Zwei Rowan-Züge der Jungfraubahn

Für die 1898 eröffnete Jungfraubahn hatten die Firmen SLM und BBC die ersten Rowan-Züge gebaut, bei welchen der vorlaufende Wagen auf die Zahnradlok abgestützt wurde und nur bergseitig ein Dreh-

gestell hatte. Weitere Wagen mit zwei Drehgestellen konnten bergseitig noch vorgestellt werden. Zwischen 1898 und 2007 waren sieben Rowan-Züge mit reinem Zahnradantrieb bei der Jungfraubahn im

Einsatz. Seit 2008 ist nur noch je ein Rowan-Zug im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern und im Bergbahn-Museum im tschechischen Korenov zu sehen. H-R-F hat den Rowan-Zug Nr. 2 im Zustand um 1950 (Art.-Nr. 1851-1) und den Zug Nr. 6 im Zustand um 2007 (Art.-Nr. 1851-2) als Modelle nachgebildet. Die Züge setzen sich je aus einer Rowan-Lok, einem Rowan-Wagen, einem Vorstellwagen sowie einem Güter-/Skiwagen zusammen.



Interessenten wenden sich direkt an:
H-R-F Modellbahn-Atelier
 3700 Spiez
www.h-r-f.com

N | Hobbytrain

Es sind neue Modelle von Vectron im Anrollen



Aktuell realisiert Hobbytrain zwei Vectron-Varianten der HUPAC, die an die SBB (Art.-Nr. H2999) bzw. die BLS (Art.-Nr. H2998) vermietet sind. Beide Modelle sind wahlweise auch mit Sound erhältlich. Die bekannten Eigenschaften des Hobbytrain-Vectron, wie LED Beleuchtung und Antrieb aller Achsen, sind auch bei diesen Modellen vorhanden.

Erhältlich im Fachhandel.

N | MW-Modell

Weitere Schlieren-Varianten ausgeliefert

Von den bereits ausgelieferten RIC-Schlierenwagen von MW-Modell in Spur N folgen nun weitere Varianten. Die in Zusammenarbeit mit LS-Modell produzierten Modelle zeichnen sich durch feinste Details aus. Sie verfügen über eine mehrfarbige Inneneinrichtung mit bis zu sieben verschiedenen Farben. Vorbildspezifische Besonderheiten wurden berücksichtigt, vor allem im Be-

reich Dach, Chassis und Griffstangen. Für die Faltenbalgübergänge sind als Zurrüsteile eingezogene Faltenbälge zum Austausch beim ersten und/oder letzten Wagen im Zug beigelegt. Folgende SBB-Varianten wurden gefertigt:

- Art.-Nr. N-CH-210a: Set SBB A 2088, B 5123, B 5129, Ep. III

- Art.-Nr. N-CH-210b: Set SBB A 51 85 17-40 112-2, B 51 85 29-40 119-3, B 51 85 17-40 122-7, Ep. IV

Interessenten wenden sich direkt an:

MW-Modell

D-33699 Bielefeld

Tel. +49 521 - 3292286

info@mw-modell.de - www.mw-modell.de





Porträt | Die EW I der SBB in Spur H0 von PIKO

Brot-und-Butter-Wagen für das Schweizer Volk

Nach der Auslieferung der SBB-Triebwagen RBe 4/4 (RBe 540), sowohl einzeln als auch zusammen mit dem passenden Steuerwagen BDT von PIKO, folgen nun die Einheitswagen I der SBB. Als Highlight hat sich der deutsche Hersteller an die Umsetzung des EW I-Speisewagens gewagt. Unser Autor Werner Frey hat die Wagen genauer unter die Lupe genommen und berichtet uns.

Von Werner Frey (Text/Fotos)

Früher stellten beinahe alle Modellbahnhersteller grossartige Lokomotivmodelle her, es fehlte jedoch oft an dazu passendem Wagenmaterial. Dies wiederum war nicht unbedingt förderlich für den Verkauf der Lokomotiven. Nicht zuletzt aus diesem Grund war für PIKO von Anfang an klar, dass nebst dem SBB-Triebwagen RBe 4/4 in absehbarer Zeit auch passendes Wagenmaterial ins Sortiment aufgenommen werden soll.

Während beim Steuerwagen, welcher zusammen mit dem RBe 4/4 ausgeliefert wurde, die Wahl auf die EW II-Wagenfamilie fiel, entschied man sich bei den Personenzugwagen für die EW I-Familie. Dieser Entscheid kann angesichts der grossen Variantenvielfalt dieser Wagenfamilie durchaus nachvollzogen werden. Einige Modelleisen-

bahner werden jetzt sagen: Aber das gab es doch schon einmal! Nach der Meinung des Autors ist dies nicht ganz korrekt: Das gab es sogar schon mehr als einmal! Der Schweizer Reisezugwagen EW I war bisher im Sortiment bei Lima, Rivarossi, HAG und später Liliput zu finden. Man könnte meinen, dass die Nachfrage nach diesem Wagentyp durch das umfangreiche Angebot längst gedeckt ist. Wie die Preisentwicklung auf dem Gebrauchtmärkte zeigt, ist dies aber offenbar nicht der Fall: Da werden teilweise horrend Preise für jahrzehntealte, einfache Reisezugwagen bezahlt. So falsch kann der Entscheid von PIKO, diesen Wagen zu produzieren, also nicht gewesen sein.

Die Vorstellung dieses umfangreichen Projekts erfolgte am 23. Oktober 2017 in Koblenz (siehe Beitrag in der LOKI 12 | 2017),

zusammen mit derjenigen des Triebwagens RBe 4/4. Es sind insgesamt nicht weniger als 85 Farb- und Formvarianten für die nächsten Jahre geplant. Bereits im Oktober 2018 konnten die ersten Triebwagen ausgeliefert werden, die passenden Wagen folgten im Mai 2019. Mit dem Erscheinen des vierten Wagensets mit dem roten Speisewagen Ende August 2019 ist auch die gesamte bisher angekündigte Palette an Reisezugwagen im Handel verfügbar. Grund genug, die EW I-Modelle aus dem Hause PIKO einmal genauer zu betrachten.

Zum Vorbild

Mit insgesamt 1473 gebauten Wagen gelten die Einheitswagen I (EW I) bis heute als die grösste Personenzugwagenfamilie in der Schweiz. Nach dem Bau von vier Prototypen im Jahr



PIKO Art.-Nr. 96783: Set mit je einem B und einem A in grüner Farbe und neuem SBB-Logo sowie einem Self-Service-Speisewagen.



PIKO Art.-Nr. 96782: Set mit zwei B in grüner Farbgebung und neuem SBB-Logo.



PIKO Art.-Nr. 96780: Set mit je einem B und AB (ex B) im NPZ-Design.



PIKO Art.-Nr. 96781: Set mit je einem EW I A und B im NPZ-Design.

1956 bei der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren (SWS) und der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen startete die Serienfertigung noch im gleichen Jahr. Bis 1967 wurden bei SWS, SIG und FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein) Reisezugwagen vom Typ EW I für die SBB gebaut, für die Privatbahnen sogar bis 1981.

Die Wagen weisen eine Länge von 23,7 m auf und haben eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Wagen der ersten Klasse sind mit Torsionsstab-Drehgestellen von SIG ausgerüstet, während die Wagen der zweiten Klasse mit Schraubenfeder-Drehgestellen von SWS geliefert wurden. Die SBB-Wagen B 420 bis 444 wurden als einzige - nebst den Speisewagen - sogar mit

Übersetzerfenstern geliefert. Mit 1028 Stück machten die Wagen der zweiten Klasse den grössten Anteil in dieser Serie aus. In den 1970er-Jahren wurden die Faltenbalgübergänge entfernt, die Wagenkästen verlängert und Gummiwulste angebracht. Später wurden die Wagen für den kondukteurlosen Betrieb (klB) umgebaut und erhielten Aussenschwingtüren sowie den bekannten NPZ-Anstrich, passend zum ebenfalls umgebauten RBe 540 und zu den NPZ-Pendelzügen.

Nebst den SBB liessen auch einige Privatbahnen EW I bauen (BLS/SEZ/GBS/BN, EBT/VHB/SMB, BT/SOB, RVT, MThB, SZU). Diese unterscheiden sich teilweise in Details wie Gummiwulstübergängen ab Werk oder der Anordnung der Lüftungsgitter von ihren SBB-Geschwistern. Bei den österreichischen Bundesbahnen sind ähnliche, in Lizenz gebaute Wagen im Einsatz. Dort werden sie Schlierenwagen genannt. Wagen mit erster und zweiter Klasse und entsprechender Fenstereinteilung ab Werk gab es nur bei der BLS, bei den SBB entstanden 1994–1997 39 Stück aus Zweitklasswagen.

Der vermutlich intensivste Umbau war das sogenannte Revvivo-Programm, bei welchem Wagen für den Voralpen-Express komplett ausgehöhlt, asbestsanitiert und anschliessend klimatisiert wurden. Die



Korrekte Umsetzung der Drehgestelle sowohl mit Torsions- (rechts im Bild) als auch mit Schraubenfedern (links im Bild).

grossen Buckel in der Dachmitte prägten während vieler Jahre das Bild des Voralpenexpresses. Insgesamt 32 Wagen wurden umgebaut und mit neuen Drehgestellen ausgestattet, zwei Wagen jedoch behielten die alten EW I-Drehgestelle.

Bei der BLS wurden ab 2003 aus zerschnittenen EW I-Wagenkästen, ausgestattet mit einem neuen Niederflureinstieg und einem Jakobsdrehgestell von Bombardier, die bekannten Jumbo-Wagen für die RBDe 565-Pendelzüge gebaut.

Bei den SBB verkehren heute zwar keine EW I mehr im Planeinsatz, es gibt aber noch etliche Dispo-Züge (Reservezüge für kurzfristige Einsatzleistungen), in denen noch EW I eingereiht sind. Bei der BLS sind neben den Jumbo-Wagen noch eine handvoll EW I im Golden-Pass-Einsatz zu beobachten. Etliche Wagen wurden bei Museumsbahnen erhalten und wieder in ihren Ursprungs-zustand zurückgeführt. Erwähnenswert sind hier neben SBB Historic die privaten Organisationen Verein Depot und Schienenfahr-

zeuge Koblenz (DSF), Verein EXTRAZUG.CH und EW Nostalgie, welche alle EW I-Wagen in unterschiedlichen Ausführungen in ihrem Bestand haben.

Das Modell

Das Detaillierungsniveau bei Personenwagen ist in den letzten Jahren rasant gestiegen. Die «jungen Wilden» wie ACME und LS Models legen neben der detailgetreuen Nachbildung des Wagenbodens auch viel Wert auf eine detaillierte Nachbildung der

Die bisher ausgelieferten Modelle im Überblick

Lackierung	Epoche	Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3	Art.-Nr.
blau-weiss, NPZ	V	B 50 85 20-35 316-2	AB 50 85 30-35 217-0	–	96780
blau-weiss, NPZ	V	B 50 85 20-35 196-8	A 50 85 18-35 026-1	–	96781
grün, neues SBB-Signet	IV	B 50 85 20-33 533-4	B 50 85 20-33 582-1	–	96782
grün, neues SBB-Signet	IV	B 50 85 20-33 612-6	A 50 85 18-33 552-8	WR 50 85 88-33 612-5	96783



Der EW I zweiter Klasse im NPZ-Look mit gelben Aussenschwingtüren.



Der EW I zweiter Klasse mit grünem Anstrich und klassischen Drehfalttüren.



Erfreulich: Die Griffstangen sind bereits ab Werk montiert.



Lupenreine, mehrfarbige Lackierung und Bedruckung, die gefällt.

Inneneinrichtung. Da werden schon mal im Wageninnern Türen mehrfarbig bedruckt oder Miniaturfeuerlöscher in 1:87 angebracht. Es ist klar, dass dieser Detaillierungsgrad, der durchaus seinen Reiz hat, auch seinen Preis hat. Die EW I von PIKO sind eher im Bereich der klassischen und betriebssicheren Produkte anzusiedeln – die Inneneinrichtung ist vergleichsweise einfach gehalten – mehr dazu später. Dafür kann sich der Kaufpreis sehen lassen: Während Reisezugwagen der erstgenannten Hersteller heute an der Marke eines dreistelligen Preises kratzen, erhält man bei PIKO für rund 130 Schweizer Franken gleich zwei Wagen, zahlt also rund 65 Schweizer Franken pro Wagen, was für einen Reisezugwagen im Massstab 1:87 ein durchaus angemessener Preis ist.

Ein Wagen, der beim Vorbild in einer derart grossen Stückzahl über mehr als zehn Jahre gebaut und anschliessend noch mehrfach umgebaut wurde, ist für das Produktmanagement des Herstellers nicht gerade eine einfache Sache. Welche Versionen sind mit vertretbarem Aufwand realisierbar? Wo können oder müssen Kompromisse eingegangen werden? Auf welche Einzelstücke oder Exoten muss verzichtet werden? Erfreulicherweise haben es bei PIKO die drei wichtigsten Vertreter dieser Wagenfamilie ins Sortiment geschafft: Nebst den Standardwagen erster und zweiter Klasse konnte sich PIKO auch für die Umsetzung des SBB-Speisewagens begeistern.

Das Modell besteht fast zu 100% aus Kunststoff. Im Wagenboden ist eine Metallplatte als Gewicht eingelegt, damit der Wagen ruhig über die Gleise gleitet. Das Gehäuse ist aus einem Stück gefertigt, womit unschöne Trennkanten zwischen Dach und Wagenkasten vermieden werden können. Die Türen, Griffstangen und Schlusslichter sind separat eingesetzte Teile, ebenso das Wagenübergangsblech.

Die Trittbretter sind wie beim Triebwagen RBe 4/4 aus Kunststoff gehalten und am Drehgestell befestigt. Dies ist zwar nicht vorbildgerecht, aber vermutlich der Kurvengängigkeit der Wagen geschuldet. Ein am Wagenkasten befestigtes Trittbrett würde das Drehgestell auf engen Modellbahnkurven am Ausdrehen hindern. Die Drehgestelle sind schön konturiert, und die Bremsbacken liegen nahe der Radebene. Dies ist vermutlich ebenfalls der Kurvengängigkeit bzw. dem Achsspiel im Drehge-

stell geschuldet. Dass die Kupplung in einen NEM-Schacht eingesteckt ist, versteht sich heutzutage von selbst.

Im Zurstübeut finden sich neben der Heizleitung unbedruckte Routentafeln, welche am Wagenkasten angebracht werden.

Der Speisewagen

Der Speisewagen ist ein Exot innerhalb der EW-I-Wagenfamilie, daher widmen wir ihm einen eigenen Abschnitt, bevor wir uns mit den Eigenschaften der Modelle beschäftigen. Nur gerade elf Speisewagen wurden

unter den über 1000 Wagen für die SBB gebaut. Mit dem Stromabnehmer auf dem Dach und nur einem Einstieg stellt der Speisewagen neben den Steuerwagen sicher eine Spezialität in der EW-I-Familie dar. Umso schöner und erfreulich ist es, dass sich PIKO trotzdem dafür entschieden hat, den Wagen ins Modell umzusetzen.

Nebst einem komplett neuen Gehäuse waren ebenfalls ein angepasster Wagenboden, eine neue Inneneinrichtung und neue Fenster für die Produktion dieses Modells notwendig. Auf dem Dach thront der glei-



Ansicht der beiden Wagenseiten beim Self-Service-Speisewagen: einmal von der Gangseite ...



... und einmal von der Küchenseite mit der auffälligen goldenen Ladeluke für die Küche.



Die markanten Dachaufbauten beim Speisewagen: Stromabnehmer und Transformator.

che filigrane Scherenstromabnehmer wie beim RBe 4/4. Sehr schön nachgebildet ist der ins Dach eingelassene Transformator zur Stromversorgung der Küche. Etwas kitschig ausgefallen ist die plastikorange Verbindungsleitung von Stromabnehmer und Transformator – ein geübter Pinselschwing durch den versierten Modellbahner schafft hier sicher Abhilfe.

Wunderschön nachgebildet sind die Übersetzfenster beim Speisewagen. Die untere Fensterhälfte ist korrekt wie beim Vorbild zurückversetzt, gemäss laienhaften Messungen des Autors um etwa 0,5 mm. Die Fensterrahmen sind akkurat mit goldener Farbe hervorgehoben.

Lackierung und Bedruckung

Wenn man bei PIKO eines nicht bemängeln kann, ist es die Fertigungsqualität. Alle dem Autor vorliegenden Modelle sind einwandfrei lackiert und bedruckt. Bei den Wagen im NPZ-Design verlaufen die Farbtreppkannten absolut gerade und messerscharf über den gesamten Wagenkasten.

Die Bedruckung ist ebenso einwandfrei. Erfreulicherweise werden die Wagen nach wie vor mit klassischem Tampondruck bedruckt. Experimente mit grossflächigem Digitaldruck, wie sie aktuell mit eher durchwachsenem Erfolg teilweise von anderen Herstellern gewagt werden, finden hier glücklicherweise nicht statt. Sehr fein sind die Bedruckungen auf den Fenstern mit Hinweisen zur Selbstkontrolle und zur Videoüberwachung. Bei den grünen Wagen hätte möglicherweise der gelbe Farbton der Anschriften etwas kräftiger sein dürfen – dies ist aber nun Kritik auf hohem Niveau. Sämtliche Anschriften sind gerade und sauber gedruckt. Dies gilt auch für die teilweise über die Ecken verlaufenden Markierungen.

Anlass zu Diskussion gibt möglicherweise die grüne Dachfarbe bei den Wagen erster und zweiter Klasse. Sinnvollerweise hat PIKO diese gleich gehalten wie beim grünen RBe 4/4, damit eine homogene Zugskomposition gebildet werden kann. Bereits bei diesem Fahrzeug hatte es unter Modelleisenbahnern Diskussionen bezüglich der gewählten Dachfarbe gegeben. Korrekt wäre vermutlich gewesen, auch wenn viele Fotos wegen der in den Reinigungsanlagen eingesetzten Chemikalien Wagen mit aufgehellten Dächern zeigen, alle Fahrzeuge mit neuem SBB-Signet gleich wie den Speisewagen mit umbragrauem Dach zu



Fein ausgeführte und von blossen Auge kaum lesbare Aufschriften auf den Fenstern.



Der Klassiker unter den Wagenausstattungen: grün-rote Inneneinrichtung der grünen EW I.



Die einfarbige, blaue Inneneinrichtung gehört zu den Einheitswagen im NPZ-Design.



Blick von der Küchenseite auf die Inneneinrichtung des Speisewagens mit der Selbstbedienungstheke.

fertigen – so wie es auch die Mitbewerber bei den EW II-Wagen machen.

Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung

Die Inneneinrichtung ist wie bereits eingangs erwähnt relativ einfach gehalten, entspricht aber in etwa der Ausführung im RBe 4/4. Erfreulicherweise wurden sogar Bauartunterschiede wie die Anzahl Toiletten berücksichtigt. Ebenso wurde die Farbe der jeweiligen Epoche angepasst. So sind grüne Wagen mit grün-roter Inneneinrichtung und NPZ-Wagen mit hellblauer Inneneinrichtung ausgestattet.

Der Wagen ist optimal für die Nachrüstung mit der von PIKO angebotenen Innenbeleuchtung vorbereitet. Die Schleifer zur Stromabnahme können mit wenigen Handgriffen im Drehgestell eingeklippt werden. Für die Kabelführung zur Innenbeleuchtung sind in den Abteiltrennwänden der Inneneinrichtung entsprechende Kabel vorgesehen. Werden diese genutzt, findet der Modellbahner auf der Innenbeleuchtung gleich an dieser Stelle zum Anschluss der Kabel die Lötungen. Die Ausrüstung eines Wagens mit Innenbeleuchtung ist so in etwa einer Viertelstunde machbar. Optional wird noch ein Funktionsdecoder angeboten, damit die Wagenbeleuchtung digital gesteuert werden kann.

Produkt	Art.-Nr.
Innenbeleuchtungskit	56286
Schleifer für AC-Betrieb	56112
Funktionsdecoder	56126

Verpackung

Die Lieferung erfolgt im bekannten PIKO-Reisezugwagen-Blister in der PIKO-Karton-



Das Wagenende mit Gummiwulst, Übergangsblech und separat eingesetzten Schlussleuchten.


umverpackung mit Sichtfenster. Diese sieht zwar schön aus, aber gerade bei Sets mit drei Wagen ist die Stabilität für die Lagerung eher gering. Der umschliessende Karton vermag nach Entfernung der Sicherungskleber die Wagen nur bedingt zu halten. Hier wäre es wünschenswert, wenn PIKO für künftige Auslieferungen eine bessere Lösung fände.

Fazit

Wie bereits beim RBe 4/4 hat PIKO hier ein solides und durchaus preiswertes Modell für den Schweizer Modellbahner auf die Schiene gestellt. Zum Zeitpunkt dieser Modellvorstellung sind alle vorgestellten Artikel aufgrund der grossen Nachfrage ab Werk bereits ausverkauft – wir werten dies einmal als Zeichen, dass PIKO wieder einmal ins Schwarze getroffen hat. Fragen Sie

einfach Ihren Fachhändler – er hat hoffentlich ausreichend vordisponiert und noch einige Modelle vorrätig.

Es ist zu erwarten, dass angesichts der bisher grossen Nachfrage in naher Zukunft weitere Varianten dieses interessanten «Brot-und-Butter-Wagens» erscheinen werden. Der Modellbahner wird sicher dankbar sein, wenn nicht gleich alle Versionen auf einmal erscheinen. Bleibt zu hoffen, dass dabei auch einige Privatbahnvarianten mit ihren jeweiligen charakteristischen Änderungen umgesetzt werden.

Angesichts des grossen Erfolgs der letzten Modellumsetzungen von PIKO dürfen die Modelleisenbahner durchaus gespannt sein und hoffen, dass bei PIKO auch für das kommende Jahr ein für den Schweizer Markt interessantes Projekt in der Vorbereitung ist. 





Vorbild & Modell | Die Waldenburgerbahn im Modell

Erinnerungen an die schmalste Spur der Schweiz

Die Leidenschaft für die schmale Spur veranlasste Gerhard Mann, das Rollmaterial der Waldenburgerbahn in Spur H0e nachzubauen. So entstand eine kleine Dokumentation der Lokomotiven und der Trieb-, Personen- und Güterwagen, die seit 1880 durch das vordere Frenkental rollen.

Von Dominic Buttlinger (Text/Fotos)

Seit 1880 verbindet ein 13 Kilometer langer Schienenstrang den Baselbieter Kantonshauptort Liestal mit der Gemeinde Waldenburg im vorderen Frenkental. Wie kam es dazu? Das vordere Frenkental ist der Zugang zum oberen Hauenstein, welcher seit der Römerzeit jahrhundertlang als wichtigster Juraübergang zwischen dem Rhein- und dem Mittelland galt. Die Talgemeinden, insbesondere das Städtchen Waldenburg, profitierten stark vom Durchgangsverkehr: Hufschmiede, Wagner, Seiler und natürlich Gastwirte fanden ein Einkommen. Dies änderte sich beinahe schlagartig, als im Jahr 1857 die Eisenbahnlinie der Schweizerischen Centralbahn (SCB) mit einem 2,5 km langen Schei-



Die Frenkenbrücke in Liestal. Im Hintergrund erkennt man die berühmte Textilfabrik Hanro.

Foto: SIA BL, PA 6412 Sign. 02.01.095

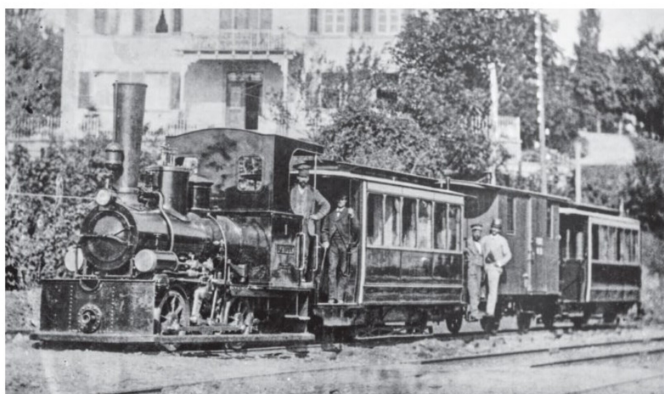
teltunnel über bzw. durch den unteren Hauenstein zwischen Sissach und Olten eröffnet wurde. Mit Blick auf die bevorstehende Krise beschloss die Gemeindeversammlung Waldenburg 1853 die Einführung der Uhrenindustrie und gründete die Société d'Horlogerie à Waldenbourg. Nach unglückseligen Jahren ging diese Gesellschaft 1859 in private Hände – jene von Gedeon Thommen und Louis Tschopp – über. Thommen führte das bald florierende Unternehmen gegen Ende der 1860er-Jahre ohne seinen Partner weiter. Ab 1865 engagierte er sich zusammen mit Dr. Martin Bider für den Bau einer Bahnlinie ins Waldenburgerthal, um den ansteigenden Bedarf für Personentransport – nicht zuletzt wegen der in der Uhrenindustrie benötigten Arbeiterschaft – zu bewerkstelligen. Nachdem die Waldenburgerbahn AG (WB) am 25. November 1879 gegründet worden war, konnte sie den Betrieb am 1. November 1880 aufnehmen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die SCB in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einmal für das hintere und später für das vordere Frenkental ebenfalls den Bau von Bahnlinien plante, jedoch keines dieser Projekte ausführte (Stichworte: Wasserfallen- und Kellenbergbahn). Dies wäre für die WB ohne Zweifel nicht ohne Konsequenzen geblieben. Die Streckenführung der Waldenburgerbahn wurde im Laufe der Zeit immer wieder angepasst. Am – wortwörtlich – einschneidendsten war die Streckenbegradigung zwischen Bad Bubendorf und Hölstein von 1964 bis 1967, bei der unter umfangreichen Erdbewegungen eine Schneise in den «Oberen Felskopf» – der bislang umfahren worden war – geschlagen wurde. Relativ spät, im Jahr 1953, nahm die WB den elektrischen Betrieb auf. Die Waldenburgerbahn AG wurde 2016 von der Baselland Transport AG (BLT) übernommen und hat damit als eigenständige Bahngesellschaft nach 136 Jahren aufgehört zu existieren.

Charakterlich kann die Waldenburgerbahn im Wesentlichen in drei verschiedene Abschnitte eingeteilt werden: Die Strecke beginnt in Liestal, wo das schmale Gleis in den Jahren 1880 bis 1922 zwischen den Gleisen der SCB bzw. der SBB und ab 1922

Das Bahnpersonal und Schaulustige posieren in Oberdorf neben der Lok G 3/3 Nr. 3 «Dubs».



Im Bahnhof Waldenburg herrschte in den ersten Jahren noch beschaulicher Betrieb.



Ein kurzer Lokalzug mit der ersten Lok G 2/2 Nr. 1 «Dr. Bider» abgelichtet in Liestal.

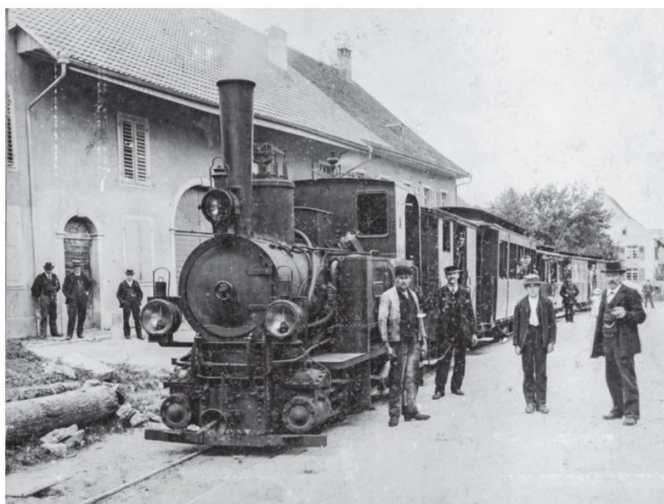


Foto: Max Hintermann



Ein Triebwagen Bfe 4/4 Nr. 1-3 mit einem Personenwagen B4 in Hölstein um 1963.

auf eigenem Trasse neben der grossen Bahn bis zur Station Altmarkt führt. Von hier an liegt das Gleis neben der Kantonsstrasse und führt an den drei Gasthöfen «Bad Bubendorf» (dem «Rütli» des Kantons Basel-Landschaft), «Unteres Talhaus» (wo Christoph Rolle 1861 den Grundstein für die direkte Demokratie gelegt haben soll) und «Lampenberg Station» vorbei. Ab Hölstein kann die Bahn schliesslich als typische Strassenbahn charakterisiert werden, welche sich weiter durch die Dörfer Oberdorf und Niederdorf schlängelt. Sie endet am Ortseingang der Gemeinde Waldenburg.

Unterwegs auf 750 mm

Die Besonderheit der Waldenburgerbahn äussert sich dadurch, dass sie als einzige Schweizer Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm verkehrt. Grund für diese spezielle Spurbreite waren insbesondere Kostenüberlegungen: Die schmale Spur erlaubte engere Kurvenradien, weshalb die



Die festlich geschmückte Lok G 3/3 Nr. 5 «Gedeon Thommen» im Bahnhof Waldenburg anlässlich ihrer Abschiedsfahrt 2018.



Eine Übersicht über die WB-Modelle verschiedener Fahrzeuggenerationen, welche Gerhard Mann in Spur H0e nachgebaut hat.

Bahn imstande war, den engen Windungen der Strasse zu folgen. Insgesamt wurden für diese Spurweite zwischen 1880 und 1937 acht Dampflokomotiven in Betrieb genommen. Im elektrischen Zeitalter verkehrten ab 1953 drei Triebwagen des Typs CFe 4/4 und seit 1985 sieben Triebwagen des Typs BDe 4/4 mit eigenen Steuerwagen des Typs Bt auf der schmalen Spur. Für Nostalgiedampffahrten hatte eine «fremde» Lokomotive der Eurovapor ein kleines Intermezzo auf den Gleisen der WB, bis 1980 die bis dahin im Bahnhof Liestal ausgestellte Lok Nr. 5 «G. Thommen» restauriert und wieder in Betrieb genommen wurde.

Mit der Übernahme der BLT wird eine Ära vorbei sein, denn die Strecke soll auf das Jahr 2022 hin auf Meterspur umgestellt und diverse Stationen, u.a. der Bahnhof Waldenburg, sollen komplett ersetzt werden. Weiter wird neues Rollmaterial beschafft. Letzteres wäre ohnehin aufgrund des absehbaren Ablaufs der Lebensdauer der derzeit verkehrenden Kompositionen notwendig geworden. Es scheint allerdings fraglich und ist auch umstritten, ob die bevorstehende Rollmaterialbeschaffung eine Umspürung der gesamten Strecke zwingend macht: Immerhin hat die Stadler Rail AG der österreichischen Mariazellerbahn jüngst moderne Zuggarnituren für ihre Spurweite von 760 mm geliefert.

Angeichts der anstehenden Veränderungen bei der WB ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um der Bahn mit der schmalsten Spur der Schweiz, von Werk- und Freizeitbahnen abgesehen, ein modellbahnerisches Denkmal zu setzen.

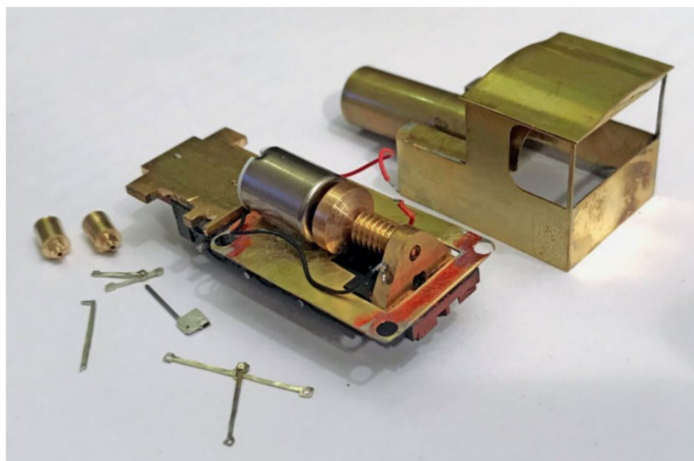
Das Rollmaterial im Modell

Das Interesse von Gerhard Mann gilt den Schmalspurbahnen, insbesondere jenen mit der sogenannten «bosnischen Spurweite»

von 760 mm, wie sie bei den ehemaligen jugoslawischen Staatsbahnen und bei einigen österreichischen Bahnen häufig anzutreffen war und teilweise noch anzutreffen ist. In der entsprechenden Nenngrösse im Massstab 1:87, also in Spur H0e, hat der Baselbieter über die Jahre diverse Modelle der Jugoslovenske Železnice (JZ), der Mariazellerbahn und der Pinzgauerbahn im Eigenbau hergestellt. Das Können – aber auch die Leidenschaft für die schmale Spur im Modell – hat der Jurist von seinem Vater geerbt, der bereits detaillierte Modelle der JZ in Spur 0e verwirklicht hatte. Es liegt auf der Hand, dass Gerhard Mann irgendwann auch jene Schmalspurbahn, die quasi direkt vor seiner Haustüre verkehrt, im Modell umzusetzen begann. Inzwischen verfügt er über zahlreiche Modelle der Waldenburgerbahn, die grösstenteils von ihm selbst ge-

baut wurden oder teilweise auf der Basis von bestehenden Modellen entstanden.

Als die Waldenburgerbahn 1880 ihren Betrieb aufnahm, beschaffte sie sich bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur zwei zweiachsige Loks des Typs G2. Lok Nr. 1 erhielt den Namen «Dr. Bider», benannt also nach dem im Jahr 1878 verstorbenen Förderer der Bahn. Lok Nr. 2 wurde nach dem Hügelzug Rehag in Waldenburg benannt. Die Loks erreichten eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h. Lok Nr. 1 wurde im Jahr 1928 und Lok Nr. 2 bereits 1914 ausrangiert. Letztere wurde danach beim Bau des Hauenstein-Basistunnels eingesetzt. Gerhard Mann hat die Nr. 2 «Rehag» im Modell umgesetzt. Das Chassis des ca. 5,5 cm kurzen Maschinchens wurde aus jenem einer Märklin-Spur-Z-Lokomotive umgebaut.



Das Modell der Lok Nr. 4 I «Waldenburg» aus Messing im Zustand während des Baus.

Foto: Gerhard Mann

Die dritte Lokomotive der WB war die einzige, die nicht in der Schweiz gebaut wurde. Die bereits im Jahr 1882 gelieferte dreiachsige Lok Nr. 3, die den Namen des Bundesrats Jakob Dubs trug, war eine Münchenerin aus der Lokomotivfabrik Krauss & Co. Das Triebwerk war in den Anfangsjahren mit einem Blechmantel umhüllt. Sie tat bis 1940 ihre Dienste bei der WB und wurde

«Die letzte Dampflokomotive der WB war die einzige, die keinen Namen erhielt.»

danach bei einer Schiff- und Wasserbau-firma in Basel als stationärer Kessel weiterverwendet. Das Modell von Gerhard Mann zeigt den Zustand ohne Triebwerkabdeckung, weil sonst die schöne Stephenson-Steuerung nicht sichtbar gewesen wäre. Da vom Original Bilder des Führerstands vorlagen, konnte dieser ebenfalls nachgebildet werden.

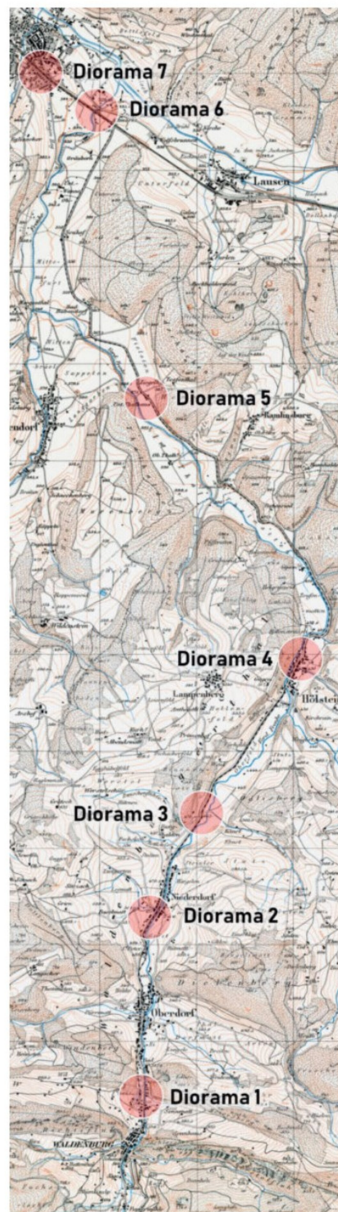
Die vierte und letzte Lokomotive, die noch im 19. Jahrhundert geliefert wurde (1887), war eine von zwei Lokomotiven der WB, die den Namen des Firmensitzes Waldenburg trugen, wie auch eine von zwei Maschinen der WB, die als Nr. 4 geführt wurden. Ihr war aufgrund vieler erlittener Schäden nur eine kurze Betriebszeit von 22 Jahren beschied. Die Lok 4 I wurde 1910 ausrangiert. Äusserlich fiel die Lokomotive wegen ihres schräg gestellten Triebwerks auf. Als H0e-Modell ist sie erst am Entstehen. Gerhard Mann hat sich das Prachtexemplar mit dem eher kompliziert auszuführenden schrägen Triebwerk für den Schluss aufgehoben.

Im Jahr 1902 wurde die Lok Nr. 5, die «Gedeon Thommen» geliefert, selbstverständlich nach dem im Jahr 1890 verstorbenen Förderer und Direktionspräsidenten benannt. Die Lok Nr. 5 vom Typ G 3/3 ist die wahrscheinlich bekannteste Dampflokomotive der WB: Nach ihrer Ausrüstung fristete sie jahrelang ein Dasein als Denkmal auf einem Sockel beim Bahnhof

Liestal, wurde jedoch 1980 wieder in betriebsfähigen Zustand versetzt und für die beliebten Dampffahrten genutzt. Das nahende Ende der 750-mm-Spur im Waldenburgerthal bedeutet auch das Ende der Dampffahrten mit der «Gedeon Thommen». Sie bleibt aber bei der Station Talhaus in einer eigens dafür vorgesehenen Remise zusammen mit einem Personen- und einem Güterwagen als Denkmallokal erhalten. Im Jahr 1910 wurde eine zweite G 3/3 als Ersatz für die Lok Nr. 4 I als (neue) Nr. 4 II angeschafft und auf den Namen «Langenbruck» getauft. Zwei Jahre später folgte die dritte G 3/3, die Nr. 6, welche wie schon Lok Nr. 4 I den Namen «Waldenburg» erhielt. Es handelt sich bei Lok Nr. 6 um jene Lokomotive, die seit 1959 in nicht betriebsfähigem Zustand im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) ausgestellt ist. Alle drei Loks prägten das Bild der Bahn bis zur Elektrifizierung im Jahr 1953. In den 1970er-Jahren stellte die Firma Liliput ein H0e-Modell der «Gedeon Thommen» her. Dieses diente Gerhard Mann als Basis für sein überarbeitetes Modell. Dabei wurden insbesondere Wasserkasten und Kessel auf die richtige Länge gekürzt und das ebenfalls zu lange Chassis gegen das einer Fleischmann BR 91 (Spur N) ausgetauscht.

Die letzte Dampflokomotive der WB war die einzige, die keinen Namen erhielt. Die Lok Nr. 7 («s Siibni») des Typs G 4/5 wurde als für lange Zeit letzte Dampflokomotive der SLM im Jahr 1938 geliefert. Diese besondere Maschine hatte vier angetriebene Achsen und ein Laufrad, das sich am hinteren Ende des Fahrzeugs, also unter dem Führerstand, befand. Der Grund für die besondere Anordnung der Laufachse liegt natürlich darin, dass die Loks der WB nie gewendet wurden, sondern auf der Talfahrt rückwärtsfuhren. Die vier gekuppelten Achsen führten jedoch in den engen Kurvenradien dazu, dass diese Lokomotive oft Reparaturen unterzogen werden musste und sich als «Schienenfresser» einen Namen machte. Das dennoch äusserst beliebte Gefährt wurde 1960 schweren Herzens abgebrochen. Auch diese feine Lokomotive hat Gerhard Mann in H0e nachgebaut. Der Aufbau ist aus Messing, das Chassis wurde einer Fleischmann BR 86 entnommen.

Ab 1953 verkehrten im Waldenburgerthal endlich elektrische Züge. Es wurden drei Triebwagen CFe 4/4 (ab 1956 BFe 4/4 bzw. ab 1980 BDe 4/4) mit den Betriebs-



Der Streckenverlauf mit Lage der Dioramen.

Erbauer des Rollmaterials:
Gerhard Mann (Liestal)

Erbauer der Dioramen:
Dominic Buttiger (Luzern) und Gerhard Mann

Im Internet:
<http://centralbahnhof.jimdo.com>

nummern 1 bis 3 angeschafft. Von jetzt an waren die Züge in den Farben Rot und Creme gehalten, weshalb die WB im Tal auch liebevoll «Cremeschnitte» genannt wird. Für diese Züge wurden keine neuen Personenwaggons beschafft, vielmehr wurden bestehende Waggons aus der Dampfzeit umgebaut und dem neuen Farbschema angepasst. Die ersten drei elektrischen Triebwagen taten bei der WB bis 1992 ihren Dienst. Sie wurden ab 1985 von moderneren BDe 4/4 mit den Nummern 11 bis 14 und 1992 endgültig durch die Nummern 15 bis 17 abgelöst, welche jeweils dazu passende Steuerwagen des Typs Bt (Betriebsnummern 111 bis 117) ziehen. Diese letzte Generation von Zügen stammt von der Firma Schindler Waggon AG in Pratteln. Seit 1993 tragen die Triebfahrzeuge der WB wieder Namen: «Niederdorf», «Oberdorf», «Hölstein», «Rammlinsburg», «Bubendorf», «Liestal» und «Waldenburg». Gerhard Mann hat je eine Zuggarnitur der ersten und eine der letzten Generation im Modell nachgebaut.

Die verschiedenen Personen- und Güterwagen werden an dieser Stelle nicht einzeln vorgestellt. Soweit Modelle auf den Bildern gezeigt werden, wird es in der Bildbeschreibung erwähnt. Nebst den bereits gebauten Modellen gäbe es noch eine Vielzahl weiterer nachbauenswerter Vorbilder.

Dioramen

Im Jahr 2013 begann der Verfasser dieser Zeilen, Dominic Buttlinger, ein Modell des Bahnhofs Waldenburg um 1880 zu bauen. Das angefangene Projekt wurde liegen gelassen und fand glücklicherweise im Jahr 2016 in Gerhard Mann einen dankbaren



Eine komplette Übersicht über das Diorama 1 des Bahnhofs von Waldenburg.



Das bunte Treiben auf dem Bahnhofsplatz, im Hintergrund die Villa von Gedeon Thommen.



Die Lok G 2/2 Nr. 2 «Rehag» wird soeben inspiziert.



Betrieb auf der Güterrampe mit einem damals typischen Hundefuhrwerk.

Abnehmer. Dieser ersetzte die eingebauten HOe-Gleise mit filigranen Eigenbaugleisen (Schienenhöhe: 1,0 mm, sog. Code 40) und baute das Bahnhofsgebäude sowie den Güterschuppen neu. Bei einem Besuch 2017 entschlossen beide, dass weitere Szenen der Waldenburgerbahn als Dioramen gebaut werden sollten. So fand Dominic Buttiger zum Modellbahnbau zurück.

Zusätzlich zum erwähnten Bahnhofmodell sind von Januar bis Juli 2018 sechs weitere Dioramen entstanden. Die Gleise lieferte jeweils Gerhard Mann, die Landschaft und die gemalten Hintergrundbilder wurden von Dominic Buttiger erstellt. Ziel war es, typische Szenen der Strecke zwischen Liestal und Waldenburg darzustellen, um dem Rollmaterial von Gerhard Mann eine Bühne zu bieten, aber auch um der WB ein würdiges Denkmal zu setzen. Mit Ausnahme des Bahnhofdioramas sind alle Dioramen 90 cm lang und 25 cm breit. Das Gezeigte entspricht jeweils einem massstäblich exakt nachgebauten Ausschnitt des Vorbilds. Alle Szenen werden im Zustand während der Dampfzeit von 1880 bis

1953 dargestellt. In dieser grossen Zeitspanne werden jedoch unterschiedliche Epochen thematisiert. Trotzdem sind alle Dioramen so gebaut, dass ein Zusammenstellen über Verbindungsstücke und damit eine durchgehende Fahrt über alle Teile irgendwann ermöglicht werden könnte. Das hat zur Folge, dass der Betrachter den jeweiligen Landschaftsteil stets von Norden nach Süden bzw. von Osten nach Westen anschaut – also so, dass der Zug immer von links nach rechts talwärts fährt. Dieser Umstand wie auch die vorgegebene Grösse der Dioramen schränken bei der Wahl der einzelnen Szenarien etwas ein.

Das erste Diorama «Bahnhof Waldenburg» zeigt – wie erwähnt – den Zustand in den ersten Betriebsjahren. Es ist 155 cm lang und 38 cm breit. So gut es aufgrund vorhandener Pläne und Fotografien möglich war, werden das Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, zwei Remisen, das Aborthaus und natürlich der damals bestehende Gleisplan dargestellt. Eine Besonderheit stellt das in einem frühen Plan eingezeichnete weiterführende Gleis nach Langen-

bruck dar, das es in Wirklichkeit nie gegeben hat. Auf dem Modell ist es vorhanden und soll an die geplante Weiterführung erinnern.

Gehen wir talabwärts: Das zweite Diorama widmet sich der Uhrenindustrie im Waldenburgerthal. Ein auf dieser Dioramagrösse ideal nachzubildender Ausschnitt zu diesem Thema fand sich in Niederdorf, wo sich ein Fabrikgebäude der ehemaligen Uhrenfabrik Buser & Cie. befindet (heute: Hauptstrasse 17). Das Diorama zeigt im Vordergrund die (vordere) Frenke, welche von zwei kleinen Brücken überspannt wird. Eine Mauer stützt das unmittelbar parallel zum Fluss verlaufende Gleis der WB und die dahinterliegende, noch nicht asphaltierte Kantonsstrasse. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite liegen besagtes Fabrikgebäude mit angebautem Wohnhaus aus dem Jahr 1916 sowie ein Garten. Die Szenerie soll den Zeitraum zwischen 1920 und 1930 darstellen. Die Gebäudefasaden wurden aus Karton gebaut, die Fenster aus Papier und Faden zusammengestellt und das Dach aus Strukturplatten von Au-



Ein Triebwagen BfE 4/4 Nr. 1–3 mit zweiachsigen offenem Güterwagen zwischen Hölstein und Niederdorf auf dem Diorama 3 «Waldrand».



Die jüngste Dampflok der WB, die G 4/5 Nr. 7, zieht einen Lokalzug in Richtung Waldenburg auf dem Diorama 2 «Uhrenfabrik Buser & Cie».



Die G 3/3 Nr. 3 «Dubs» mit diversen Zweiachsern auf Talfahrt in Niederdorf.



Der vollbesetzte Sommerwagen G 31 sorgt für Begeisterung.



Die G 3/3 Nr. 5 «Gedeon Thommen» auf Talfahrt in Hölstein auf dem Diorama 4 «Dorfpartie Hölstein». Die Dörfer an der WB-Linie sind zur Dampfzeit noch stark landwirtschaftlich geprägt.



G 3/3 Nr. 5 «Gedeon Thommen» mit gedecktem Güterwagen sowie den Personenwagen (B)C4 Nr. 12 mit dem typischen Mitteleinstieg und dem (B)C4 Nr. 14 mit den auffälligen Oberlichtfenstern.



Ein Triebwagen BFe 4/4 Nr. 1–3 mit einem vierachsigen Personenwagen C4 in der Ausführung mit unten abgerundetem Wagenkasten. Man vergleiche mit dem Vorbildfoto auf Seite 26.





Die Dampflokomotive G 4/5 Nr. 7 beim Unteren Talhaus auf dem Diorama 5 «Talhaus», welches erst mit der Elektrifizierung eine eigene Station erhielt.

Foto: Gerhard Mann



Eine Doppeltraktion mit den Lokomotiven G 3/3 Nr. 3 «Dubs» und Nr. 5 «Gedeon Thommen».



Eine Gesamtansicht des oberen Bilds vom Diorama 6 «Frenkenbrücke».

hagen zurechtgeschnitten. Die Bemalung erfolgte jeweils mit Acrylfarben.

Typisch für die WB sind Strecken entlang der am Waldrand angelegten Kantonsstrasse. Für das dritte Diorama «Waldrand» wurde deshalb eine Stelle zwischen Niederdorf und Hölstein ausgewählt. Die immer noch sehr schmale Strasse ist hier bereits geteert, wir befinden uns also in der Zeit von 1930 bis 1950. Die Modellbäume (auf allen Dioramen) wurden aus Blumendraht für den Stamm und die Äste, einem Holzmehl-Farbgemisch für die Baumrinde, auseinandergepumpten Aquariumfiltern (!) für die feinen Verästelungen und das Volumen der Baumkrone sowie aus Modelllaub von Noch hergestellt. Das «Teergemisch» für die Strasse besteht aus Leim, Farbe und Chinchilla-Sand. Es kann festgehalten werden: Nicht nur der Baumarkt und der Modellbahnladen sind für den Modellbauer interessant – auch der Zoofachhandel ist von grösster Bedeutung!

Den erwähnten Strassenbahncharakter zeigt das vierte Diorama «Dorfpartie in Hölstein». Fotografien einer bestimmten Stelle kurz oberhalb der Station Hölstein inspirierten zu diesem Modell. Gezeigt wird eine typische Baselbieter Dorfszenerie um 1930 bis 1950 mit landwirtschaftlichen Gebäuden, die heute in stark veränderter Form als reine Wohnhäuser bzw. für den Autoverkauf genutzt werden (Hauptstr. 20a bis 24).



Die belebte Baustelle «Burgeinschnitt Liestal» auf dem Diorama 7 um 1922. Bald erhält die WB ihr eigenes Trasseee!

Das fünfte Diorama zeigt den von Fritz Straub-Flückiger geführten Gasthof «Talhaus», ebenfalls etwa im Zeitraum von 1930 bis 1950. Damals gab es noch keine WB-Station an dieser Stelle. Interessant ist auch, dass sich der Gasthof seither äusserlich stark verändert hat, z.B. wurde das damalige Scheunentor inzwischen in die Gebäudemitte verschoben und zu einem Fenster umgebaut. Glücklicherweise liess sich im Staatsarchiv Basel-Landschaft eine Fotografie aus den 1940er-Jahren finden, um ein authentisches Modell des Gebäudes zur Dampfzeit zu bauen.

Das sechste Diorama stellt die Frenkenbrücke in Liestal dar. Für das Modell wurde der Zustand um 1900 gewählt, da damals die Brücke noch in ihrer ursprünglichen, von der SCB gebauten Form bestand. Das Gleis der WB befand sich – wie eingangs erwähnt – von 1880 bis 1922 zwischen den Schienen des Normalspurgleises, auch das ist im Modell dargestellt.

Den Abschluss stellt das siebte und letzte Diorama dar. Mit dem aufkommenden Verkehr war die Mitbenützung des SBB-Trassees durch die WB nicht mehr länger tragbar. So erhielt die WB zwischen dem Bahnhof Liestal und der Station Altmarkt

endlich ein eigenes Trasseee neben den Normalspurgleisen. Dieses musste im «Burgeinschnitt Liestal» etwas erhöht gebaut werden, um die bestehenden Brückenpfeiler einer diesen Einschnitt überspannenden Brücke umfahren zu können. Das Modell ist einer Fotografie aus dem Jahr 1922 nachempfunden, welche Bauarbeiter und einen mit Diesellok bespannten Bauzug auf dem gerade entstehenden WB-Trasseee zeigt. Zu diesem Zeitpunkt liegt das WB-Gleis noch zwischen dem SBB-Gleis.

Die Modelle und Dioramen sollen der-einst an die Baselbieter Schmalspurbahn erinnern, die von 1880 bis voraussichtlich 2021 auf 750 mm schmalen Gleisen verkehrte. Die Bahn wurde und wird von den Bewohnern des Waldenburger-tals geschätzt – und zuweilen auch wegen ihrer Grösse belächelt. In diesem Sinn soll dieser Bericht mit einer witzigen Anekdote abgeschlossen werden: Ein älterer Mann kam keuchend und pustend am Stock auf die Station Altmarkt und wollte in das Bähnli einsteigen. Als er sah, dass die Wagen leer waren, sagte er zum Kondukteur: «Wäge mir müesster nit fahre, i cha laufe.» Darauf der Kondukteur: «Styget nummen y, mir hei none Brief!»

Quellen:

- FRIEDRICH GYSIN: Waldenburgerbahn – die Schmalspurbahn im Baselbieter Jura, Waldenburg 2000
- HANS LEUPIN (mit Beiträgen von Dr. Roland Straumann, Theodor Zaugg, Rudolf Pleuler, Markus Rickenbacher): 100 Jahre Waldenburgerbahn, 1880–1980, Waldenburg 1980
- CLAUDE JEANMAIRE-DIT-QUARTIER: Die Waldenburgerbahn, Erinnerungen an den Dampfbetrieb, die Elektrifizierung und Modernisierung sowie an die Wiedereinführung von Dampfzügen. Ein Bildbericht über die Schweizer Schmalspurbahn mit der geringsten Spurweite von 75 cm, Villigen 1978
- CLAUS BOCK/HANS WISMANN/WALTER TRÜB: Lokomotiven und Triebwagen im Verkehrshaus der Schweiz, Zürich 1985
- HEIMATKUNDEKOMMISSION WALDENBURG (Hrsg.), Heimatkunde Waldenburg, Liestal 2011
- Magazin Linie 19 der BLT (<http://www.blit.ch/unternehmen/news/neubau-wb.html>).

In der letzten Abendsonne rumpelt ein Zug durch Hölstein in Richtung Waldenburg.





Am Tag der offenen Türe herrscht Hochbetrieb bei der Steiner Liliput-Bahn (SLB). Seit 2014 unermüdlich im Einsatz ist das RhB-Krokodil.

Szene | Tag der offenen Türe bei der Steiner Liliput-Bahn – 6. Juli 2019

Seit 45 Jahren Dampf am Rhein für Gross und Klein

Die Steiner Liliput-Bahn dampft seit 45 Jahren. Anfang Juli lud der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein zum Rollout einer Stollenlokomotive und zur Einweihung eines neuen Rollstuhl wagens ein. Zeitzeugen blicken mit der LOKI zurück auf die bewegte Geschichte der Bahn.



Morgendliche Stille vor Betriebsbeginn. Mitte rechts im Bild ist das neue Gleis mit der Einstiegsrampe für Fahrgäste im Rollstuhl zu sehen.



Auch am Ringlokschuppen ist es noch ruhig. Hinter dem zweiten Tor von rechts wartet die Stollenlokomotive auf ihr Rollout.

Von Fabian Jeker (Text/Fotos)

Gross und Klein ziehen mit vereinten Kräften am selben Strick. Langsam öffnet sich das Tor am Ringlokschuppen der Steiner Liliput-Bahn (SLB), und die fabrikneue Lokomotive der zukünftigen Gipsstollen-Bahn Schleitheim (GBS) rollt unter dem grossen Applaus der Gäste sowie dem heftigen Pfeifen der nebenan aufgereihten SLB-Lokomotiven auf die Drehscheibe: Der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein hat zum jährlichen Tag der offenen Türe geladen. «Das Rollout der GBS-Lokomotive erfolgt bei der SLB, da sich die Gleise im Gipsstollen noch im Bau befinden», erklärt Daniel Schmid, Präsident des Vereins Gipsstollen Schleitheim. Auf den SLB-Gleisen hat die Stollenlok mit der Spurweite 14,5 Zoll (360 mm) Anfang Juni bereits Testfahrten unternommen. Das Gipsmuseum Gipsbergwerk Schleitheim zeigt seit 1938 die Geschichte des Gipsabbaus und der Gipsverarbeitung. Bei Unterhaltsarbeiten entstand aus einem Scherz von Daniel Schmid die ernsthafte Idee, im ehemaligen Gipsstollen eine Bahn einzubauen, um den Materialtransport für den Stollenunterhalt zu erleichtern. Von den ursprünglich 1,7 Kilometern Stollen sind derzeit noch rund 200 Meter gesichert begehbar. Das Projekt der Stollenbahn wurde zusammen mit dem regionalen Naturpark Schaffhausen angestossen. «Auch die Besucher sollen in rund ein bis zwei Jahren per Bahn in den Stollen einfahren können. Dazu werden noch vier Stollenwagen mit Drehgestellen gebaut», fügt Daniel Schmid hinzu, startet sogleich die neue Lokomotive und fährt mit zwei Mitfahrern lachend in Richtung SLB-Bahnhof los. Lernende der Abteilung Engineering bei der Stadler Rail AG in Bussnang haben das Fahrzeug konstruiert und rund 300 Stunden dafür aufgewendet. Insgesamt waren bei Stadler Rail fünf Personen beteiligt. Ein Akku speist den Elektromotor der Lokomotive. Ihre Maximalgeschwindigkeit wurde für den Stollenbetrieb auf knapp sechs Kilometer pro Stunde beschränkt. An die 20 Lernende der Wiblea AG in Neuhausen haben die Lokomotive in rund 1000 Stunden gebaut und in Betrieb gesetzt. Dort entstehen auch die Stollenwagen. Die Lackierung der Lok er-



Mit vereinten Kräften ziehen Gross und Klein die Stollenlokomotive auf die Drehscheibe.



Daniel Schmid nimmt zwei Mitfahrer auf eine Spritztour mit. Er brachte die Idee für die Gipsstollenbahn auf.



Auf der Stadtgartenwiese begann die SLB vor 45 Jahren, auf einem Schienenkreis zu dampfen.

folgte durch ein lokales Unternehmen. Mit dem von Lernenden ausgeführten Auftrag schliessen die beteiligten Unternehmen an die frühere Tradition einiger Eisenbahnen an, in den Lehrwerkstätten zu Ausbildungszwecken Eisenbahnmodelle sowie Gross- und Gartenbahnen anzufertigen.

Eine Gartenbahn am Rhein entsteht

Der Bau grosser Modelllokomotiven und -wagen hat auch bei der Familie Ball Tradition. 1978 legt der Eisenbahnfreund und Konstrukteur Charles Ball sen. den Grundstein der heutigen Balson AG in Stein am Rhein, die seither zahlreiche Lokomotiven und Wagen für Gross- und Gartenbahnen in den Massstäben 1:5 bis 1:2,6 auf der ganzen Welt hergestellt hat. In den letzten 40 Jahren entstanden unter anderem die

bei Gartenbahnfreunden sehr beliebten Dampflokomotivserien «Waldenburgerli», «Stein am Rhein» und «Mölm», aber auch Modelle grösserer Dampfmaschinen wie der SBB A 3/5, der RhB G 4/5 oder des RhB-Krokodils Ge 6/6¹ als Elektrolokomotive. Charles Ball jun., der die Firma heute mit seiner Schwester und seiner Frau führt, erinnert sich an die frühen 1970er-Jahre: «Als ich zwölf Jahre alt war, haben mein Vater und ich einmal gemeinsam an die 36 Meter Gleis auf der Strasse aufgebaut.» 1974 hat Charles Ball sen. die Idee einer Gartenbahn am Rhein. Um den Steiner Stadtrat vom Vorhaben zu überzeugen, wird im Herbst 1974 auf der Stadtgartenwiese ein Schienenkreis aufgebaut. Die Stadträte sind hell begeistert und stellen die Signale auf freie Fahrt. Die ersten Ma-

schinen sind «Atlantic»-Dampflokomotiven, deren Originale bei der Pennsylvania Railroad liefen. Während die Lokomotiven auf der Spurweite 5 Zoll (127 mm) verkehren, fahren die Wagen dank Dreischienengleis bereits auf 7,25 Zoll (184 mm). Das erste Betriebsjahr 1975 verzeichnet einen Besucheransturm, was stärkere Lokomotiven erfordert. Charles Ball sen. baut dazu eine «Niagara 4-8-4» in der Spurweite 5 Zoll im Massstab 1:5. Die imposante Dampflokomotive von 2,4 Metern Länge ist zweimal an einem Dampffestival in Tokio zu Gast und begeistert dort wie zu Hause das Publikum.

1976 fährt die erste Lokomotive im Massstab 1:4 mit der Spurweite 7,25 Zoll auf den SLB-Gleisen: die Dampflok Stein am Rhein. Über Jahrzehnte wird die SLB durch die Familie Ball zusammen mit freiwilligen Helfern betrieben. Einer von ihnen ist Peter Steinemann, seit 1976 für die SLB im Freiwilligeneinsatz. Er blickt zurück: «1977 erfolgte mit der Verlängerung bis zum Strandbad ein erster Ausbau der Bahn. Zudem entstand ein Bahnhof mit Drehscheibe.» 1978 kommen zwei G 3/3 «Waldenburgerli» in der Spurweite 7,25 Zoll hinzu. Die beiden Prototypen der späteren Lokomotivserie aus dem Hause Ball nehmen an der Eisenbahnausstellung in Basel teil. 1979 wird der Bahnhof an den heutigen Standort beim Untertorparkplatz verlegt, wo damals noch das Depot stand. Die gesamte Strecke ist nur eingleisig. Die Bahn erfreut sich immer grösserer Beliebtheit, weshalb die Traktion weiter verstärkt werden muss. Charles Ball sen. entwickelt die «Mölm» im Massstab 1:4. Die Idee dazu erhält er auf einer Reise in Deutschland, wo er eine gleichnamige Feldbahnlok entdeckt,



Lokomotivtypen wie die «Waldenburgerli» mit «Bänklwagen» prägten den Betriebsalltag der Gartenbahn in den frühen Jahren.



1979 kommen Lokomotiven der Serie «Mölm» hinzu. Genau so stellen sich Kinder eine Dampflokomotive vor.

die genauso aussieht wie die bei Kindern bekannte Dampflokomotive Emma aus dem Kinderbuch «Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer». Neben den genannten Lokomotiven prägen an den Seiten offene «Bänkliwagen» den Fahrzeugpark der SLB in den frühen Betriebsjahren.

Neuer Wagen für Fahrgäste im Rollstuhl

Nach dem Rollout fahren die Gäste mit dem RhB-Salonwagenzug vom Ringlokschuppen zum SLB-Bahnhof. Dort wartet bereits eine Menschentraube auf den grossen Moment. Zum 45-Jahr-Jubiläum der SLB hat sich der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein etwas besonders Schönes einfallen lassen: Ein Rollstuhlwagen nach dem Vorbild des RhB-Gepäckwagens D 4202 ermöglicht ab sofort auch Fahrgästen im Rollstuhl die Mitfahrt. Zahlreiche Sponsoren haben die Beschaffung des Wagens unterstützt, der von der Firma Balson AG in Stein am Rhein erbaut worden ist. Für eine sichere und angenehme Fahrt rollt der Wagen auf der Spurweite 14,25 Zoll. Der Wagenkasten ist auch deutlich breiter als bei den meisten übrigen Personenwagen der SLB, die mehrheitlich auf der Spurweite 7,25 Zoll verkehren. So finden im Rollstuhlwagen zwei bis drei Rollstuhlfahrende mit Begleitpersonen bequem Platz. Das Projekt nahm rund zwei Jahre sowie 75 000 Schweizer Franken in Anspruch. Für den ebenerdigen Einstieg hat der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein in ehrenamtlicher und schweisstreibender Arbeit zusammen mit einer lokalen Gartenbaufirma vor dem Bahnhofgebäude einen neuen Gleisanschluss mit rollstuhlgängiger Rampe erstellt. Kaum ist das rote Einweihungsband durchschnitten, rollt der erste Fahrgast freudestrahlend auf den Wagen. Als alle Fahrgäste im Zug Platz genommen haben, wird der Rollstuhlwagen über die angrenzende Drehscheibe und ein freies Bahnsteiggleis vorne an den stilvollen Zug mit den RhB-Salonwagen rangiert. Diese sind erst im letzten Jahr eingeweiht worden (die LOKI berichtete darüber in Ausgabe 9 | 2018). Und schon geht es los im voll besetzten Zug mit fröhlichen Gesichtern an Bord.

Im Tunnel hinter dem Ringlokschuppen können Wagen geschützt abgestellt werden. Der SLB-Zug im Bildvordergrund rollt seit 2001 auf den SLB-Gleisen.



Hier befanden sich bis zum Neubau der SLB in den 1990er-Jahren die ersten Depotanlagen.



Betriebsleiter Heiri Wanner (blaues Shirt) und Vereinspräsident Hannes Gasser (rechts daneben).



2012 wurde der Nachbau der Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn im Massstab 1:2 erneuert.





Zwischen der Stadtgartenwiese und dem Strandbad verläuft die Strecke seit den 1990er-Jahren doppelspurig. Beim Neubau leistete die Familie Ball viel Eigenarbeit.



Die «Mecklenburg» dreht seit fünf Jahren auf den Gleisen der SLB ihre Runden. Mit ihr wurde der «Märlidampf» im Dezember 2014 erstmals durchgeführt.

Die Steiner Liliput-Bahn wird erneuert

Anfang der 1990er-Jahre entschliesst sich die Familie Ball für einen Neubau der Gartenbahn am Rhein in den Spurweiten 7,25 und 14,5 Zoll. Trotz intensivem Unterhalt sind die Gleisanlagen renovierungsbedürftig. Zudem besteht der Wunsch, die durch Charles Ball sen. erworbenen Lokomotiven der Brüder-Brast-Bahn (BBB) in Stein am Rhein wieder in Betrieb zu setzen. Die BBB erfreute einst grosse und kleine Gartenbahnfreunde beim Lido in Luzern. Doch ein Anwohner in Stein erhebt Einsprache ge-

gen das Projekt. Die Bevölkerung vermisst die Gartenbahn sehr und startet eine Petition. Innert kürzester Zeit kommen 3500 Unterschriften zusammen. Das Rechtsverfahren dauert vier Jahre, bis das Bundesgericht Ende 1995 zugunsten der SLB entscheidet. Anfang 1996 werden die Arbeiten sogleich begonnen und in hohem Tempo vorangetrieben. Beim Neubau der SLB leistet die Familie Ball viel Eigenarbeit, unterstützt von freiwilligen Helferinnen und Helfern. Charles Ball sen. lernt im hohen Alter noch Baggerfahren. An den Samsta-

gen werden zusammen mit Freiwilligen Gleise und Weichen mit stärkerem Schienenprofil verlegt. Beim Untertorparkplatz entsteht der heutige Bahnhof mit Drehscheibe und Stationsgebäude als Nachbau der Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn im Massstab 1:2. Am anderen Ende der Strecke beim Strandbad wird ein Ringlokschuppen im Massstab 1:4 mit Drehscheibe errichtet.

Das Rundhaus im Stil der 1930er-Jahre umfasst Depot sowie Betriebsgebäude und beherbergt eine Dampfmaschine von Sulzer aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, die per Knopfdruck in Betrieb gesetzt werden kann. Diese wird per Kran eingesetzt, noch bevor der Ringlokschuppen sein Dach erhält. Hinter dem Ringlokschuppen verläuft ein mit Toren abschliessbarer Tunnel, der als Wendeschleife für die Züge sowie als Wagenremise dient. Zwischen Stadtgarten und Strandbad ist die Strecke neu doppelspurig. An Ostern 1997 wird der Betrieb wieder aufgenommen. Die grossen Dampflokomotiven der BBB kommen hin und wieder zum Einsatz. 1999 führt das Jahrhunderthochwasser zwischen Ende Mai und Mitte Juli zur Betriebseinstellung. Die Gleisanlagen stehen stellenweise bis auf Kniehöhe unter Wasser. Mithilfe von Sandsäcken und Pumpen kann der Ringlokschuppen gesichert werden. 2001 lösen neue Personenwagen in der Spurweite 14,25 Zoll die «Bänkliwagen» ab. Neben dem Fahrbetrieb sind regelmässig Fahrzeuge als Leihgaben aus Museen und von Privaten im Ringlokschuppen ausgestellt.

2010 ruht der Betrieb. Charles Ball sen. ist schwer erkrankt und stirbt im Juli. Im Folgejahr führt Charles Ball jun. die SLB vorübergehend weiter und sucht nach einer langfristigen Lösung für die Bahn. Der Betrieb fordert immensen Zeitaufwand. Per Juli 2011 wird der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein zur Unterstützung der Bahn gegründet. 2012 steht eine grundlegende Sanierung des Stationsgebäudes an, welches dank grosser Unterstützung durch das lokale Gewerbe bald darauf in neuem Glanz erstrahlt. Für die Saison 2013 übernimmt der Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein provisorisch die Betriebsführung. 2014 findet sich mit der Übernahme durch die Jakob-und-Emma-Windler-Stiftung aus Stein am Rhein eine langfristige Lösung. Zum Rollmaterial der SLB gehören von nun an die Dampflok Mecklenburg und das «RhB-Kro-

kodil» Ge 6/6¹ 412, welche in Erinnerung an die Stiftungsgründer auf den Namen «Jakob» beziehungsweise «Emma» getauft werden, grüne RhB-Personenwagen, der SLB-Personenzug aus dem Jahre 2001, die Diesellok V22-01 sowie Güterwagen für den Streckenunterhalt. 2015 kommt die RhB-Dampflokomotive G 4/5 108 hinzu, welche 2016 zu Ehren des SLB-Gründers auf den Namen «Charles» getauft wird. Als jüngste Rollmaterialergänzungen folgen 2018 die drei RhB-Salonwagen und aktuell der Gepäckwagen RhB D 4202 für Passagiere im Rollstuhl. Hin und wieder sind bei der SLB Gastloks wie die Dampflokomotive «Mölm» anzutreffen, die einem Vereinsmitglied gehört.

Die Gartenbahn dampft weiter

Der Betrieb wird bis heute vom Liliput-Bahn-Verein Stein am Rhein sichergestellt. Der Verein zählt rund 100 Mitglieder aller Altersgruppen, darunter 35 Aktive, die jedes Jahr eine beträchtliche Anzahl Stunden an ehrenamtlicher Arbeit leisten. Unterhalt und Reparaturen nehmen rund 100 Stunden in Anspruch. Dazu kommen 50 öffentliche Fahrtage sowie rund 10 bis 15 Son-

derfahrten pro Jahr. Ein Fahrtag bedeutet sechs Stunden Fahren und zwei Stunden Vorbereitung. Für alle Angelegenheiten rund um den Bahnbetrieb ist die Betriebskommission zuständig, der auch der Vereinspräsident Hannes Gasser sowie der Betriebsleiter Heiri Wanner angehören. Sie erzählen von Herausforderungen im Betriebsalltag und besonderen Erlebnissen. Kinder stellen in der Regel die dankbarsten Fahrgäste dar, doch manchmal wären es eher die Erwachsenen, die unbedingt mitfahren wollten. So habe ein Vater seinen Sohn mehrmals gefragt, ob er mit der Bahn fahren möchte, und nach ausbleibender Reaktion den Kleinen und sich selbst flugs in den Zug geschwungen. Sie erinnern sich auch an ein Paar aus England. Die Frau habe sich sogleich in eine Lokomotive gesetzt und angeheizt. Die Heizerin stellte sich als Expertin im Bereich Dampfmaschinentechnik heraus, die Doktorierende an einer renommierten Institution in England betreut. Bei Hochwasser erobern Schwäne die Gleisanlagen und lassen sich fast nicht mehr wegbewegen. Doch auch grosse Hitze und Trockenheit machen der SLB zu schaf-

fen. Infolge hoher Temperaturen kann es zu Gleisverwerfungen kommen. Aufgrund der grossen Trockenheit im Sommer 2018 musste der Dampfbetrieb wegen Brandgefahr eingestellt werden. Ab und zu watscheln Enten durch den Tunnel beim Ringlokschuppen. Daher wird vor der Einfahrt immer gepfiffen. Seit 2014 organisiert der Verein an drei Wochenenden im Dezember «Märlidampf»-Fahrten, sofern nicht mehr als ein paar wenige Millimeter Schnee liegen. Denn eine Dampfschneescheider oder ein Schneeflug befindet sich bisher nicht im Rollmaterialpark der Bahn. Die SLB ist aus Stein am Rhein nicht mehr wegzudenken. Da bleibt der Jubilarin und ihren unermüdlichen Freiwilligen nur noch eins zu wünschen: gute Fahrt für mindestens noch weitere 45 Jahre. 

Die Steiner Liliput-Bahn im Internet:

www.steinerliliputbahn.ch

Das Gipsmuseum Gipsbergwerk Schleithelm im Internet:

www.museum-schleithelm.ch



Peter Steinemann ist seit 1976 als Freiwilliger bei der SLB im Einsatz. Er heizt die RhB G 4/5 108 an, die auf den Namen «Charles» getauft wurde.



Szene | Wemoba Pieterlen: seit fünf Jahren am neuen Standort

Wo Stammkunden zu Freunden werden

Seit über 26 Jahren ist Philippe Wenger mit Herzblut im Modellbahngeschäft tätig. Vor fünf Jahren zog Wemoba in Pieterlen an einen neuen Standort. Die LOKI hat dies zum Anlass genommen, den grössten Modellbahnladen der Schweiz mit Onlineshop, Serviceabteilung und Stammtischecke zu besuchen.

Von Fabian Jeker (Text/Fotos)

Am Stammtisch hat sich eine fröhliche Runde zu Kaffee und Gipfeli versammelt. Die Diskussion ist in vollem Gange. Dabei dreht sich alles um die Modelleisenbahn und ihr Vorbild. Nein, wir befinden uns nicht bei einem Modellbahnclub oder in einer Eisenbahnerkneipe, sondern in einem Modellbahngeschäft. Geselligkeit wird hier grossgeschrieben. Langjährige Stammkunden sind längst zu Freunden geworden. Jeweils am Samstagvormittag treffen sie sich bei Wemoba im zwischen Biel und Grenchen gelegenen Pieterlen zum Austausch. In lockerer Abfolge werden Stammkunden zudem persönlich zu speziellen Ver-

anstaltungen eingeladen. Im grosszügigen Ladengeschäft auf 650 Quadratmetern findet sich ein breites Sortiment mit über 10 000 Modellbahnartikeln nahezu aller Hersteller. Überwiegend handelt es sich dabei um Neuware. Nur ein sehr kleiner Teil sind Occasionen. Ebenso hält Wemoba zahlreiche Ersatzteile wie Radsätze, Puffer oder Kupplungen an Lager. Der Geschäftsführer, Philippe Wenger, ist seit über 26 Jahren im Modellbahngeschäft und einer der erfolgreichsten Händler in der Schweiz. Die allseits beklagte Krise der Modellbahnläden spürt er nicht. «Die Modellbahnhändler müssen sich der Zeit und den veränderten

Kundenbedürfnissen anpassen. Schwarz-Weiss-Fernsehen schaute man 1964», sagt Philippe Wenger dazu. Auch bei der Modelleisenbahn hat die Digitalisierung längst Einzug gehalten. Wemoba beschäftigt sechs Mitarbeitende aller Altersklassen. Die jüngeren kennen sich in der digitalen Welt aus und bringen das entsprechende Wissen mit. Christoph Kummer etwa ist der Experte für Reparaturen und Digitalumbauten in der Serviceabteilung. Er berät die Kundschaft in allen Belangen zur Digitaltechnik. Die Beratungsdienstleistungen sind sehr gefragt. Dass sich Interessenten bei Wemoba im Laden beraten lassen und die Ware dann



Wenn ein Kundenwunsch nicht erfüllt werden kann, zeigen die Mitarbeitenden auf den Wemoba-Bären, der dann seinen Kopf hin- und herbewegt. Kann man dem putzigen Tier etwas übel nehmen?



Christoph Kummer ist der Digitalexperte bei Wemoba. Hier testet er gerade die Lokomotive eines Kunden.



Zahlreiche Sondermodelle hat Wemoba einst bedruckt. Mit 80 Stück die kleinste Serie umfasste die Re-460-Werbelokomotive «Mobility».



Die Bedruckung der Sondermodelle erfolgte in mehreren Arbeitsschritten, wie hier bei der Re-460-Werbelokomotive «Space Dream».

doch anderswo kaufen, kommt laut Philippe Wenger nur selten vor und stellt kein grosses Problem dar. Doch für Fremdware werde keine Beratung mehr abgegeben. «Keinem Kunden würde es einfallen, beim Grossverteiler A ein Produkt zu kaufen und sich anschliessend damit für Beratungsdienstleistungen an den Kundendienst von Grossverteiler B zu wenden», fügt Philippe Wenger an. Den grössten Modellbahnladen der Schweiz ergänzt ein Onlineshop, der alle drei Stunden aktualisiert wird. Dafür wurden erhebliche Investitionen getätigt. Dies hat sich aber gelohnt. Denn der Onlineshop ist ein wichtiger Bestandteil von Wemoba.

Die Leidenschaft zum Beruf gemacht

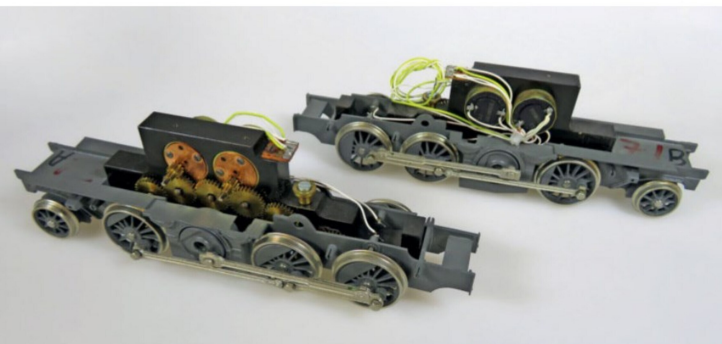
Philippe Wenger ist nicht nur Modellbahnhändler, sondern selbst Eisenbahnfreund sowie Modellbahner durch und durch. Im Ladengeschäft finden sich zahlreiche Bilder und Gegenstände der grossen Eisenbahn wie beispielsweise Zugaufschilder, Signale oder am Eingang das ehemalige Bahnhofsschild von Pieterlen. Vor rund 26 Jahren hat Philippe Wenger sein Hobby zum Beruf gemacht. Nach langjähriger Tätigkeit in der Versicherungsbranche gab ein Chefwechsel den Anstoss zu einer beruflichen Veränderung. Im Zuge der Lagerauflösung seines langjährigen Freundes Rolf Bänninger half Philippe Wenger beim Verkauf von Restposten. Danach hat er das Sortiment nach und nach ausgeweitet. Damals war der Modellbahnmarkt noch sehr hochpreisig. Er habe damit begonnen, die Ware nachfragegerecht zu verkaufen, was zu grossem Aufruhr und Ärger in der Branche geführt habe. In Vitrinen stehen Erinnerungsstücke aus der Geschichte von Wemoba. Für den Bausatz des



In der Serviceabteilung werden Reparaturen und Digitalumbauten vorgenommen.



Die passenden Ersatzteile der Hersteller sind in der Werkstatt gleich auf Lager.



Der erste Motorisierungssatz von Wemoba für das Schweizer Krokodil von Raimo/Billerbahn in Spur 0 ist im Laden ausgestellt. Über 1200 Motorisierungssätze wurden produziert.

Schweizer Krokodils von Raimo/Billerbahn in Spur 0 wurden über 1200 Motorisierungssätze produziert. Den ersten Antriebssatz hat Philippe Wenger zurückgekauft und im Ladengeschäft ausgestellt. In einer weiteren Vitrine finden sich mehrere Varianten des ersten Wagenmodells von Wemoba in Spur 0: die zum Krokodil passenden Kieswagen. Weiter hat Wemoba im Auftrag von Grossserienherstellern in Spur H0 einige Sonderserien mit kleinen Stückzahlen bedruckt und damit in diesem Bereich Pionierarbeit geleistet. Mit der damaligen Technik lag für Grossserienhersteller die Untergrenze für die Produktion eines Modells bei 3000 Stück. In der Abteilung für Sonderdrucke waren bei Wemoba einst bis zu 13 Mitarbeitende mit der Bedruckung von Sondermodellen beschäftigt. Die kleinste Auflage bestand aus 80 Stück der «Mobility»-Lokomotive. Das erfolgreichste Modell war mit 650 Exemplaren der Bdt-Steuerwagen «Zugkraft Aargau».

Neben Modelleisenbahnen hat Wemoba auch Sammlerprodukte für einen grossen Getränkehersteller bedruckt. Philippe Wenger erinnert sich: «Auch hier waren die Anforderungen sehr hoch. Musterdrucke mussten an die Firmenzentrale eingesendet werden und kamen zerkratzt zurück. Für Laboruntersuchungen waren Farbproben genommen worden. Da sich die von uns verwendeten Farben als qualitativ hochwertig und gesundheitlich unbedenklich herausstellten, wurden sie sogleich zum Massstab erklärt.» Die Weiterentwicklung der Bedruckungstechniken führte dazu, dass die Grossserienhersteller auch kleinere Auflagen von Sondermodellen im eigenen Haus zu bedrucken begannen. Wemoba stellte die Produktion von Sondermodellen ein und löste die Bedruckungsabteilung auf.

Seit fünf Jahren am neuen Standort

Im vorderen Ladenbereich begrüsst der Wemoba-Bär die Kundschaft. Der Bär kann seinen Kopf hin und her bewegen. Dieser Mechanismus wird in Gang gesetzt, wenn ein Kundenwunsch für einmal nicht erfüllt werden kann. Die Mitarbeitenden zeigen dann entschuldigend auf den freundlichen Bären, dem niemand etwas übel nehmen kann. Im hinteren Ladenbereich steht ein weiterer Bär, der ebenfalls seinen Kopf bewegen kann. Es ist der Glücksbär von Wemoba, da er den Brand an einer Modellbahnmesse im Herbst 2008 unbeschadet



Von der Spielwarenmesse in Nürnberg als Erinnerungsstück mitgebracht.



Der Glücksbär hat im Herbst 2008 den Brand an einer Modellbahnmesse unbeschadet überstanden.



Der BDT-Steuerwagen «Zugkraft Aargau» stellt das erfolgreichste Sondermodell von Wemoba dar.



Auch eine Re-460-Werbelokomotive mit dem Aufdruck «Zugkraft Aargau» war erhältlich.



Das ehemalige Bahnhofsschild von Pieterlen hängt im Eingangsbereich des Ladens.



Zahlreiche Bilder und Gegenstände der grossen Eisenbahn, Zuglaufschilder oder Signalteile zum Beispiel, weisen im Ladengeschäft auf einen grossen Eisenbahnfreund hin.



Nummernschilder und ein Gemälde der Re 4/4¹ 10023 erinnern an den ehemaligen Ladeneingang.

überstanden hat. Im Geschäft finden sich weitere grosse Stofftiere. Früher war Philippe Wenger regelmässig selbst an der Spielwarenmesse in Nürnberg zugegen. Von dort hat er jeweils als Erinnerungsstück ein Stofftier mitgebracht. Vor rund fünf Jahren musste Wemoba unfreiwillig umziehen, da im Gebäude am alten Standort die Heizung abgesprochen worden war. Glücklicherweise konnten dann gleich in der Nähe geeignete Räumlichkeiten bezogen werden. Die Verkaufsfläche ist grösser, die Nebenräume mit Lager sind jedoch wesentlich kleiner als am alten Ort. Mit der Verkleinerung des Lagers wurden substantielle Mittel frei, die Philippe Wenger sofort in den neuen Onlineshop investiert hat. Dank dem Onlineshop hat Wemoba neben inländischer auch ausländische Kundschaft, die mehrheitlich aus Deutschland, Belgien und den Niederlanden stammt. Unter den Kunden gibt es ebenfalls durch und durch von der Modellbahn Begeisterte, so wie es Philippe Wenger selbst auch ist. Sein grösster Kunde verfüge für seine Modelleisenbahn über eine Fläche, die dreimal so gross sei wie die Ladenfläche von Wemoba.

Ein weiterer Kunde unterhalte zwei Wohnungen, eine zum Wohnen und eine nur für die Modelleisenbahn, wie Philippe Wenger erzählt. Vom alten Standort leider nicht mitgenommen werden konnte der markante und weitherum bekannte Ladeneingang mit der Front der Re 4/4¹ 10023. Noch brauchbare Bestandteile wurden an Besitzer von erhaltenen Lokomotiven übergeben, der Rest der Wiederverwertung zugeführt. Im Eingangsbereich des Ladens hängen zur Erinnerung die Nummernschilder zusammen mit einem Gemälde, welches die Lokomotive am Bahnhof Pieterlen zeigt. Die Kundschaft von Wemoba setzt sich aus allen Altersgruppen zusammen. Insbesondere für die junge Kundschaft ist die Kombination aus Onlineshop und grossem Ladengeschäft sehr interessant. «So können sie sich die Ware auch ansehen, wenn sie vorbeikommen», sagt Philippe Wenger und macht sich auch mit Blick auf die Digitalisierung um den Modellbahnerwachstums keinerlei Sorgen. «Man muss die Jungen nur machen lassen, um sie für das schöne Hobby Modelleisenbahn zu begeistern».



Geselligkeit wird bei Wemoba in Pieterlen grossgeschrieben. Geschäftsführer Philippe Wenger (Mitte) tauscht sich mit Stammkunden aus.

Leserseite

Leserbrief von Hans Rudolf König zum Artikel «Die analoge Anlage» in der LOKI 6|2019 Modellbahnneuheit: E-Loks ohne Stromabnehmer

Sehr geehrte Modellbahnerinnen
und Modellbahner

Ich bin Abonnent der ersten Stunde sowohl der «Modell-Eisenbahn» als auch der LOKI. Die vielen Beiträge zu den verschiedensten Themen unserer Modellbahn fesseln mich immer wieder aufs Neue. Unser Hobby ist so vielseitig und interessant, dass den Redaktoren der LOKI sicher noch über Jahre der Stoff nicht ausgehen wird. Es mag auch etwas Konkurrenz vertragen, denn Konkurrenz regt bekanntlich an und zwingt die Herausgeber, nicht stehen zu bleiben. Sicher für uns Leser ein Vorteil. Und nun zu meinem sicher etwas provozierenden Betreff. Ist doch klar: Wir Modellbahner bauen das Gelände möglichst der Realität entsprechend, mit aller Genauigkeit müssen Unter- und Oberbau des Gleises sowie die Fahrleitung aussehen, das Rollmaterial wird gealtert, über kleinste fehlende Details des Rollmaterials halten wir uns auf und, und,

und. Aber auf diesen tollen Anlagen, die erfahrungsgemäss nur unter sehr viel Arbeit, Engagement und Ausdauer entstanden sind, verkehren immer wieder oder meistens Züge mit Elektroloks, aber mit gesenkten Stromabnehmern. Ich habe beim Vorbild noch nie eine E-Lok gesehen, die nicht aufgebügelt war, es sei denn, eine Vorschrift verlangt, dies für kurze Zeit zu tun. Also können die Hersteller diese teuren Dinger gleich weglassen, denn sie werden von uns Modellbahnern nicht gebraucht. Woran liegt wohl dieses Phänomen, dass wir die E-Loks nicht aufbügeln? Sieht nicht auch bei einer Teppichbahn eine E-Lok mit offenem Bügel viel besser aus? Warum verkennen wir auf unseren tollen Anlagen E-Loks mit gehobenem Stromabnehmer? Wir lösen fahrtechnische Probleme, setzen uns stundenlang mit dem Programmieren von Zugfahrten an den PC oder suchen beim Händler oder in Katalogen nach einem ganz bestimmten Wagen,

aber wie man einen Stromabnehmer arretiert, damit er unter dem Fahrdrat ohne Komplikationen durchpasst, ist uns wurst. Ich bin überzeugt: Wir könnten das hinkriegen. Oder ist mein Anspruch an uns Modellbahner zu hoch? Offenbar ist bis jetzt nur wenigen Modellbahnern aufgefallen, dass ihre Anlagen extrem aufgewertet werden, wenn die E-Loks aufgebügelt durch die wunderschönen Landschaften fahren. Deshalb mein Aufruf: Geht das Problem an und bügelt die E-Loks auf! Zu guter Letzt liegt es in der Hand der Modellbahnredaktoren, nur noch Anlagen zu zeigen, bei welchen der Erbauer auch imstande ist oder war, mit aufgebügelten E-Loks Fahrbetrieb zu machen. Die Fachzeitschrift, die dies fertigbringen wird, hat in Zukunft bei mir die Nase vorn.

Freundliche Grüsse, Hans Rudolf König

Leserbrief von Karl Aeberli zur Modellbahnindustrie Wer verlangt das von der Industrie?

Sehr geehrte Herren

(Anmerkung der Herausgeber: Aufgrund der enormen Länge des originalen Leserbriefes und angesichts der Platzverhältnisse in der LOKI haben wir uns erlaubt, ihn hier auf den aus unserer Sicht wesentlichen Teil zu kürzen.)

(...) Wenn man an einem Ort wohnt, wo keine Fachgeschäfte mehr vorhanden sind, ist man je länger, je mehr auf den Versand angewiesen. Eine Episode aus den letzten Verkaufsjahren, vor dem Geschäft, in einer Rauchpause: Unser letzter Händler, der aus «gesundheitlichen» Gründen sein Geschäft geschlossen hat, hat es fertiggebracht, sich bereits wieder auf seinen Hocker vor den

Bildschirm zu setzen, bevor ich als Kunde die Kreditkarte und den Kassenzettel wieder versorgt habe. In der näheren Umgebung versuchte ich, bei einem bekannten Ersatzteillieferanten, HAG-Stromabnehmer zu bestellen. Nach kurzer Zeit kam eine Mitteilung: «Die Vorausrechnung sowie die Bankverbindung erhalten sie erst nach Prüfung der Lagerverfügbarkeit.» Rechnungsbetrag 63.60 Franken total. Nichts erhalten, nicht einmal eine Vorausrechnung (Bestelldatum: 5.2.2019). Am 20.10.2017 bestellte ich eine Kardanwelle für eine ACME-Lok, die bei der Inbetriebnahme nach wenigen Metern gebrochen ist. Nach langem Warten bot die Vertretung an, ich könne die Lok einsenden, sie würde kostenlos repariert. Ich habe der Vertretung mitgeteilt, dass ich ei-

nen weiteren Postversand als nutzlos erachte und sie mir doch einfach die Ersatzteile zusenden sollen. Wenn sie kostenlos repariert werden kann, warum stellt man die Kardanwelle nicht einfach zu? Ich habe die Lok in die Vitrine gestellt, weil ich nichts erhalten habe, aber sie ist ja bezahlt. Auf einen Ersatzmotor für einen Liliput-Kiss warte ich auch schon ein halbes Jahr. Letzten Herbst bekam ich zwei ACME-Loks im gleichen Paket nach Tenero geliefert (Feriendomizil), perfekt verpackt und geschützt. Ich leite meine Pakete immer um, damit ich die beiliegenden Rechnungen fristgerecht bezahlen kann. Zu Hause dann wieder probieren und feststellen, dass bei beiden Loks je eine Kardanwelle ausgehängt war. Vorletzte Woche kam dann die TRIX-SEV-Lok.

Auf die Schienen gestellt: Sie fährt nicht. Beim Händler reklamiert, innert einer Woche keine Reaktion ausser der Antwort, man würde eine solche Lok ausprobieren. Nun wurde aber diese Lok vom SEV an SEV-Mitglieder vertrieben, wie viele fahren dann bei diesen Käufern?

Ist es so, dass solche Vorkommnisse sich nur bei mir ereignen? Ich könnte noch mehrere Beispiele anfügen. Wenn sich solche Ereignisse mehrten, muss man sich nicht wundern, wenn sich immer mehr Kunden von der Modellbahn abwenden. Wenn dann der Erfolg fehlt, werden die Sachen wieder zur Seite gelegt, man sieht das auch beim Schiffmodellbau. Auch wenn mir ein Händler sagt, er höre von einem solchen Reklamieren das erste Mal, sie hätten die

Objekte gut verkauft, wie kann ich solches glauben?

Sie sehen, nach einer solch langen «Dienstzeit» erlebt man einiges. Ich habe auch heute noch viel Freude am Modellbau, ich frage mich nur immer wieder: Wohin führt das? Warum hat eine HAG-Lok zwei Motoren, wer verlangt das von der Industrie? Warum haben die Loks noch immer solche falschen Getriebe? Da ist vieles der Digitalisierung geschuldet, die Analogen sollen selber schauen, wie sie weiterkommen. Gerade aus diesen Gründen brauchen wir eine starke Stimme, die auch die Industrie wieder auf einen spielbaren Zweig bringt. Was nützen mir Spitzenmodelle, die nach der empfohlenen Einlaufzeit schon einen Teil der «extra an-

gesetzten» Teile verloren haben, deren superschöne Stromabnehmer nicht einmal die Fahrleitung erreichen und die elektrisch nicht brauchbar sind? Da wäre es von Vorteil, wenn die Hersteller eine Nummer zum Austausch der Stromabnehmer in der Anleitung aufführen würden. Ich habe mir in der Zwischenzeit ein schönes Lager von SBB- oder auch FS-Stromabnehmern zugelegt, geht auch ganz schön ins Geld, der Händler hat viel Geduld bei der Beratung und der Dokumentation bewiesen.

Für ein Treffen bin ich jederzeit zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen, Karl Aeberli

Leserbrief von Andreas Häni zu verschiedenen Artikeln in der LOKI

Erlaubt ist, was gefällt – oder?

Mir scheint, dass in jüngster Zeit vermehrt wieder die Diskussion geführt wird, was «Modelleisenbahn» ist und was sich nicht ziemt, in «Modelleisenbahn-Fachkreisen» diskutiert zu werden. Beispiele finden wir im Editorial der LOKI 5|2019 von Hans Roth, wo sich der Herausgeber die Frage stellt, ob die (fantastische) Legobahn nach RhB-Vorbildern in der LOKI präsentiert werden dürfe. Ohne Hinweis im Editorial – aber für einige «eingefleischte» Modellbahner vielleicht auch grenzwertig – erschienen in der LOKI 6|2019 ein Artikel zum «Modellbahntheater in Stäfa» und einer über «Railmax in Erlenbach». Grund genug für mich, das «Modellbahntheater» zu besuchen. Nebst mir waren es über das Juni-

wochenende gegen 100 Besucher, die sich von Christian Frey die im kleinen Flurhaus verteilten Modelleisenbahnanlagen vorführen liessen. Offenbar auch einige LOKI-Leser! Höhepunkt ist die im Dachgeschoss aufgebaute Tinplate-Anlage mit BUCO- und Märklin-Rollmaterial. Die Anlagenführung wird von Christian Frey persönlich inszeniert und mit Licht- und Toneffekten unterstützt. Dabei kommt seine Abstammung aus einer Musiker- und Schauspielersfamilie zum Tragen. Fazit: Erlaubt ist, was gefällt. Unser Hobby «Modelleisenbahnen» ist so vielfältig, dass die Faszination auf vielen Wegen weitervermittelt werden kann. «Ausgewogenheit» wird das Stichwort sein – wie in vielen Lebensberei-

chen. Das gilt auch für die Inhalte der LOKI. Die «Säntisbahn» in der LOKI 5|2019 müsste m. E. nicht gerade volle acht Seiten umfassen. Damit Ausgewogenheit möglich ist, braucht es aber auch Autoren aus allen Bereichen der Modelleisenbahn, v. a. auch der heute an so vielen Orten professionalisierten Modellbauer. Ich freue mich, auf weiterhin vielseitige Artikel in der LOKI, und auf das Verständnis von uns Modellbauern gegenüber Kollegen mit anderen spezifischen Interessen im Bereich «Modelleisenbahn». Wussten Sie, dass «Erlaubt ist, was gefällt» ein Zitat aus Goethes 200 Jahre alten Werken ist?

Freundliche Grüsse, Andreas Häni

Leserbrief von Helmut Krüger zum Artikel «Gartenbahn aus Legosteinen» in der LOKI 5|2019

Das Hobby Modellbahn mit Herz betreiben

Servus

Es gibt Gott sei Dank noch Menschen, die das Hobby Modellbahn mit Herz betreiben. Und nicht mit Messschieber und Datenblatt. Wie wahrscheinlich viele andere Leser bin auch ich der Meinung, die Modellbahn soll Spass machen und nicht zur Weltanschauung mutieren. Der Artikel in der LOKI 5|2019 und der Leserbrief von Herrn Dalos sprechen mir so was von aus

der Seele. Ich selbst habe nach dem Umzug nach Hof wieder angefangen, mir eine neue Minianlage zu bauen. Vor gut 20 Jahren war ich mal kurzzeitig Mitglied in einem Modellbahnclub... Aber man war der Meinung, ich passe dort nicht hinein. Aber egal. Da ich sowieso mehr auf ausgefallene Loks und Wagen stehe – zum Beispiel nie realisierte Lokprojekte wie das Batchelder-Projekt von 1914 in England – habe ich angefangen, meine Loks und Wagen selbst

zu bauen. Und auch meine kleine Anlage wird nicht die typische Oberleitung irgendeiner Vorbildbahn bekommen, sondern eine Eigenkonstruktion nach Vorbildern in der viktorianischen Zeit. Dieses ganze Nieten zählen und andere Sachen verderben einem den ganzen Spass!

*Liebe Grüsse aus Hof an der Saale,
Helmut Krüger*

**Leserbrief von Bernhard Metzger zur
«Gartenbahn aus Legosteinen», LOKI 5|2019**

Legobahn: eine richtig coole Sache

Hallo zusammen

Zum Glück habt ihr die Legobahn porträtiert. Eine richtig coole Sache, die sich erfrischend vom Rest abhebt.

Gruss, Bernhard Metzger

**Leserbrief von Hans Wuhrmann
zur Modellbahnindustrie**

Modellbahn: Spielzeug oder Sammelobjekt?

Meine Enkel wissen ja schon, dass die schönsten Modelle diejenigen sind, die ich ihnen beim besten Willen nicht anvertrauen kann. Ein 50-jähriges Märklin- oder auch Lima-Modell bringen auch fünfjährige Hände nicht kaputt, während neuere Exemplare schon beim normalen Fahrbetrieb Moränen an Griffstangen, Puffern, Schläuchen und Trittbrettern hinterlassen. Und dann kostet heute ein schlichtes Wägelchen an die 100 Franken, eine (durchaus schöne) Lok gegen 500 Franken. In dieser Grössenordnung gibts für mich nur noch Messing, kein Plastik mehr. Aufgepresste Nylon-Zahnäder platzen nach einiger Zeit von selbst – mach mal ein altes Fleischmann-Modell kaputt! Das schaffst du nie ohne Werkzeug. Angeformte «Zurüstteile» gehen nie verloren. Und ein alter Pocher-RIC hat für mich mehr Charme als sein jüngerer Pendant, auch wenn dieses exakt massstabgetreu ist. Mein Vorschlag an die Hersteller: Bringt billigere und haltbarere Spielsachen heraus, die Kunden sterben euch sonst altershalber weg!



**Leserbrief von Christian Fontanive
zum Editorial in der LOKI 5|2019**

Darf man, darf man nicht? Erlaubt ist, was einem gefällt!

Grüezi

Zum Editorial «Darf man das oder darf man das äch öpe nid!?!»: Darf man in einer «normalen» Landschaft die Portale des GBT einbauen? Darf man an einen SBB-Zug eine amerikanische Caboose als Begleitwagen anhängen? Ich bin ganz der Meinung der LOKI-Redaktion: Erlaubt ist, was einem gefällt!

Es grüsst ein langjähriger Abonnent, Christian Fontanive



Fotos: Christian Fontanive

Vereine

Modelleisenbahnclub Basel (MCB) 4056 Basel, Elsässerstrasse 2A | info@mcbs-ba.ch | www.mcbs-ba.ch

8. September; ab 10.00 Uhr | Fahrpädagog

24. September | Grillabend mit Anmeldung (bitte Fleisch mitbringen)

Jeden Dienstag Bautag ab 16.00.

MCB
MODELLEISENBAHN CLUB BASEL

News

Grossbahnfest 2019 in Schinznach Dorf – 7./8. September 2019

Einmal etwas Neues wagen

Am 7. und 8. September 2019 findet bei der Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) in der Cabriohalle des Gartencenters Zulauf in Schinznach Dorf zum ersten Mal das Grossbahnfest statt. Das vom gleichnamigen Verein organisierte Fest wird der Event für Modelleisenbahnen mit Spurweite 45 mm. Das Grossbahnfest richtet sich an Familien, Einsteiger, Wiedereinsteiger und an die Besitzer von Gartenbahnen in den Spuren G und IIm und soll den Austausch unter Gartenbahnern fördern wie auch Einblicke in das spannende und vielseitige Hobby Gartenbahn ermöglichen.

Aussteller aus halb Europa mit dabei

Neben mehreren Modelleisenbahnanlagen, darunter solche mit Echtdampfbetrieb, konnten auch alle relevanten Hersteller von Gartenbahnen für das Grossbahnfest gewonnen werden. Marktführer LGB/Märklin gibt in Schinznach neben einem Einblick in sein aktuelles Gartenbahnsortiment den ganz kleinen Eisenbahnfreunden die Möglichkeit, sich in der Spielecke selbst einmal im «Ysebähnle» zu versuchen. Für diejenigen, welche sich schon länger mit diesem Hobby beschäftigen oder es noch tun möchten, bieten eine Vielzahl an Produzenten

Zubehörartikel oder Modellhäuser zum Kauf an. Die Aussteller am Grossbahnfest kommen aus der Schweiz, aus Deutschland, Österreich und Italien sowie aus den Niederlanden.

Mehrzugbetrieb bei der SchBB

Die SchBB bietet während des Grossbahnfestes einen Mehrzugbetrieb mit verschiedensten Dampflokomotiven auf ihrem 600-mm-Spur-Netz an. Als besonderes Highlight

darf dabei die Durchfahrt der Loks durch die Ausstellungshalle des Grossbahnfestes gesehen werden. Für das leibliche Wohl sorgt die Festwirtschaft der SchBB. VGF

Öffnungszeiten:

7. September 2019 10.00–19.00 Uhr

8. September 2019 10.00–17.00 Uhr

Infos unter: www.grossbahnfest.ch



Fotos: VGF, Stefan Treier

Zahlreiche Modelle verschiedenster Hersteller auf 45 mm Spurweite werden zu erleben sein.



Neben den Modellen in den Spuren G und IIm wird auch die SchBB für mächtig Betrieb auf ihrem Netz sorgen und dabei einen Mehrzugbetrieb führen.

Ausstellungseröffnung «SBB CFF FFS» im Museum für Gestaltung Zürich – 2. August 2019

Grosser Bahnhof für herausragendes Design

Seit ihrer Gründung im Jahre 1902 sind die SBB ein identitätsstiftendes und verbindendes Symbol der Schweiz. Ihre international bekannten und von hoher Qualität gestalteten Bahnhöfe, Züge und Plakate spiegeln die Schweizer Designgeschichte beispielhaft wider. Das Museum für Gestaltung Zürich vermittelt in einer Anfang August eröffneten Ausstellung anhand von Texten, Originalobjekten, Plakaten, Fotografien und Kurzfilmen an zwölf Stationen erstmals umfassend die Designgeschichte der SBB in Architektur, Industriedesign und visueller Kommunikation. Bahnhofs-durchsagen und Eisenbahngeräusche aus Lautsprechern, die einst im Hauptbahnhof Zürich hingen und deren Konzeption Hans Hilfiker zugeschrieben wird, verwandeln die Ausstellungshalle in eine Bahnhofshalle. In einem Livestream ist die Bahnhofsuhr zu sehen, die Hans Hilfiker vor 75 Jahren entworfen hat, um die Zeit an allen Bahnhöfen zu synchronisieren. Die Bahnhöfe entstanden zumeist in Architekturwettbewerben als zeit- und ortsbezogene Einzelfälle wie der Bahnhof Basel SBB von 1907 als erster grosser Neubau der SBB. Beim Bahnhof Winterthur Grütze von Hans Hilfiker, bei den Betonbauten von Max Vogt oder bei den Bahnhöfen der neuen Linie Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) finden sich Ansätze für ein übergreifendes Bahnhofsdesign. Von 1973 bis 1999 prägte und vereinheitlichte Uli Huber als Chefarchitekt das Erscheinungsbild der SBB. Josef Müller-Brockmann entwickelte das Gestaltungshandbuch der SBB als Grundlage für ein umfassendes Fahrgastinformationssystem. Er verband zudem das Firmensignet von Hans Hartmann mit dem Schriftzug «SBB CFF FFS» und den blau-weissen Bahnhofstafeln in einheitlicher Schrift. Die damals entwickelte Signaletik besteht noch heute und lenkt die Reisenden zielsicher durch die Bahnhöfe. Das Werk liegt in einer Neuauflage der Fassung von 1992 als Begleitpublikation zur Ausstellung vor. Neben den festen Bauten trägt auch das Rollmaterial zum markanten Auftritt der SBB bei. Die legendären roten Pfeile und die TEE-Züge stellen Beispiele frühen Industriedesigns bei den SBB dar. Die vom Designstudio Pininfarina gestaltete Lok 2000 vereint die Zugkraft des Krokodils mit der Geschwindigkeit und Stromlinienförmigkeit der einstigen Schnelltriebwagen. In der Mitte der Bahnhofshalle lässt sich in verkleinertem Format der 360-Grad-Panoramafilm bestaunen, welcher bereits das

Publikum an der Expo 64 in Lausanne begeistert hat. Eine Brio-Bahn lädt die kleinen Besucher in einer Ecke dazu ein, ihr eigenes Gleis zu bauen. Grosse Besucher können an einer magnetischen Wand mit Textbausteinen und Piktogrammen ihre eigene Bahngeschichte hinterlassen. Technik und künstlerische Gestaltung treffen auch bei der Modelleisenbahn des Vereins spur-N-schweiz zusammen. Die Modulanlage steht täglich um 11 Uhr und um 14 Uhr in Be-

trieb. Jeweils am ersten Sonntag im Monat zeigen Vereinsmitglieder einen erweiterten ganztägigen Fahrbetrieb. Das Begleitprogramm zur Ausstellung umfasst darüber hinaus Ausstellungsgespräche, Führungen, Workshops für Familien und Schulen sowie eine Exkursion. Die in Zusammenarbeit mit der SBB entstandene Ausstellung ist noch bis zum 5. Januar 2020 im Museum für Gestaltung an der Ausstellungstrasse in Zürich zu sehen. FJ

Weitere Infos zur Ausstellung und zum Begleitprogramm: www.museum-gestaltung.ch/de/ausstellung/sbb-cff-ffs

Der Verein spur-N-schweiz im Internet: www.spur-n-schweiz.ch



Die Ausstellungshalle im Museum für Gestaltung wird mit «SBB CFF FFS» zur Bahnhofshalle.



Eine Attraktion ist die Modulanlage des sNs, die bei den Besuchern auf grosses Interesse stösst.

historic RhB zeigt am RhB-Bahnfestival in Bergün die Ge 2/4 205

116-jährige Zeugin eines mutigen Entscheids

Seit vier Jahren schlummert in einer über 100 Jahre alten Remise in Filisur eine ebenso alte RhB-Lokomotive. Eine Vorgängerin der bekannten Krokodillok, die täglich auf der sommerlichen Tour zwischen Davos und Filisur am versteckten Juwel vorbeifährt.

Die Rhätische Bahn hat Anfang des 20. Jahrhunderts, noch vor den SBB, den mutigen Entscheid gefällt, ihre für lange Zeit letzte neue Bahnstrecke, jene vom Ober- ins Unterengadin, direkt für den elektrischen Betrieb zu bauen. Man entschied sich für den leistungsfähigen Wechselstrom. Die guten Erfahrungen hatten zur Folge, dass man die restlichen Linien mit dem gleichen System ausstattete und somit die Dampfloks auch von den übrigen Linien verdrängte. Von dieser Pioniertat zeugt die 1913 erbaute Lokomotive mit der Bezeichnung Ge 2/4 Nr. 205, die bis 1974 auf dem Netz der RhB eingesetzt wurde. Danach kam sie als Schenkung zum Technikum Winterthur, wo sie als Schau- und Studienexponat diente. Ihre Triebbräder standen dabei auf Rollen. Der Antrieb konnte somit «original» in Bewegung gesetzt werden. Hauptattraktion dieses Loktyps ist der über zwei Meter grosse 300-PS-Motor nach System Déri. Weil diese Bauart anderen Produkten unterlegen war, sind heute weltweit kaum mehr Lokomotiven mit diesem Herzstück zu finden.

Zwischenzeitlich musste das Exponat den Winterthurer Platz räumen und wurde nach Goldau transportiert. Es bestand die Idee, die Lok dort aufzuarbeiten und danach vor dem Bahnmuseum in Bergün öffentlich auszustellen. Doch es kam anders, und die Aufarbeitung zieht sich dahin. So sind noch diverse Abklärungen zu treffen sowie grosse finanzielle Mittel zu sammeln, um das vom jahrelangen Aufenthalt im Freien geprägte Erscheinungsbild aufzufrischen.

Anlässlich des RhB-Bahnfestivals in Bergün gab es die seltene Gelegenheit, die

alte Lok an ihrem geschützten Ort in der Remise Filisur zu besichtigen. Sogar die beiden Bündner Ständerräte Stefan Engler und Martin Schmid liessen sich das geschichtsträchtige Stück von Enrico Pirovino vor Ort

erklären. Pirovino vertritt die Dachorganisation historic RhB, die sich nicht nur um das historische Erbe der Bündner Staatsbahn kümmert, sondern auch im Speziellen um die kleine «205». EP/TK



Fotos: Thibert Keller

Der Schienenoldtimer zeigt sich wieder einmal an der frischen Luft.



Enrico Pirovino erklärt in der Ge 2/4 205 dem RhB-Direktor Renato Fasciatti den seltenen Déri-Motor.

Steigender Spendenstand bei der «RHÆTIA»

Seit 2014 stehen die Räder der G 3/4 1 «RHÆTIA» still, denn ihr Kessel muss umfassend saniert und ihre Feuerbüchse ersetzt werden. Weil die RhB selbst für ein solches Revisionsprojekt keine Geldmittel

aufwenden darf, haben der Bonaduzer Verein Dampffreunde der RhB und der Sammedner Club 1889 unter dem Patronat von historic RhB die «Projektgruppe RHÆTIA» gegründet (siehe LOKI 12 | 2018, Seite 48).

Diese Spendenaktion ist überraschend gut angelaufen. Seit dem Start im November 2018 hat die Bündner Denkmalpflege eine Beteiligung an den Restaurierungskosten von 20 Prozent gesprochen. Durch private

Spenden, die vom Verein Dampffreunde der RhB bereits seit 2014 gesammelt werden, kamen rund 400 000 Franken zusammen. Darin nicht eingerechnet sind Zusicherungen von Einnahmen aus dem Verkauf von Lokomodellen vier deutscher Modellbahnhersteller. Nun folgen im September zwei Spendenfahrten nach dem Motto «Heidi für RhAETIA»: Am 28./29. September 2019 organisiert die Projektgruppe zwei Spendenfahrten mit der Dampflok G 3/4 11 «Heidi» von 1902 und historischer Wagenkomposition (B 2060, C 32, A 1102 und F 4004). Die erste Reise führt von Samedan über Filisur nach Davos, die zweite am Folgetag von Davos über Klosters nach Landquart. An beiden Fahrten sind je zwei Fotohalte vorgesehen. Im bedienten Barwagen wird unter anderem das RhAETIA-Bier «No.1» ausgeschrieben.

PGR



Foto: PGR

Aktualisierung des Spendenbarometers auf der von der RhB zur Verfügung gestellten Spendenlok.

«Back to the roots» – aus dem RhB C 2012 wurde der LD C 32

Er ist der älteste erhalten gebliebene Personswagen der Rhätischen Bahn (RhB) und gleichzeitig der einzige, welcher noch aus der Gründerzeit der RhB stammt: der «C 32», ein 130-jähriger Holzklasse-

wagen. Dieser rollte schon das Prättigau hinauf und hinunter, als die RhB noch «Schmalspurbahn Landquart-Davos» hiess. Nun wurde dieser historisch wertvolle Zeitzeuge restauriert und dank intensiver

Archivrecherche und dabei gewonnenen neuen Erkenntnissen äusserlich wieder in den Ursprungszustand versetzt. Er wurde anlässlich der GV des Clubs 1889 der Öffentlichkeit vorgestellt. Club 1889

Foto: Club 1889, Christoph Benz



Gekonnt und mit ruhiger Hand zieht der Samedner Dekorationsmaler Lorenzo Buzzetti freihändig eine der feinen roten Zierlinien am Wagen.



Foto: Michaela Rapp

Anlässlich der GV des Clubs 1889 am 15. Juni 2019 zum ersten Mal unterwegs: der frisch restaurierte LD C 32 (ex RhB C 2012)

Erfolgreiche GV beim Club 1889

Die Zahl der Anmeldungen überraschte dann doch: Obwohl das Puschlav für viele nicht gerade am Weg liegt, meldeten sich rund 150 Clubmitglieder und Partner/innen, Enkel und Göttibuebe an, um an der

Generalversammlung im Hotel La Romanica am Puschlaver See in Le Prese teilzunehmen. Natürlich war es nicht die eigentliche Versammlung, die so attraktiv war, sondern vielmehr die Hin- und die Rück-

reise ab und nach Pontresina: Die Teilnehmer/innen konnten wählen, ob sie mit einem roten historischen Berninazug aus den 1960/1970er-Jahren reisen wollten oder im eigentlichen gelben GV-Zug mit

dem Berninakrokodil, historischem Berninabahn-Triebwagen und den zwei rollenden Beizchen «Filisurer-Stübli» und «La Bucunada». Der rote Zug war als «Fotozug» konzipiert, das heisst, er bot den interessierten Clubfotografen auf der Hin- und der Rückreise über 20 ausgewählte Fotostops an, bei denen der Zug in schönster Landschaft fotografiert werden konnte.

Vor der Versammlung spielte zum ersten Mal das clubeigene Trio «Holzklass-Salonisti» auf, welches vielleicht in Zukunft hie und da auf Reisen und auf Perrons aufspielen wird und mit nostalgischem Flair für die richtige Stimmung sorgt. Club 1889

So kennen die meisten «ihre» geliebte RhB: Bernina-Triebwagen ABe 4/4 46 zusammen mit einem stilgerechten GmP am Puschlaver See.



Foto: Michaela Rapp

Neues Ausstellungsstück in Brugg

Altes Lokdepot neu im Bahnpark Brugg

Für dieses Jahr findet der Saisonschluss im Bahnpark Brugg am Sonntag, 13. Oktober 2019, von 10.00 bis 18.00 Uhr statt. Es werden gratis Führungen angeboten, Verkaufsstände, Modellbahnbörse, Kaffeestübli, Schienenvelofahrten und vieles mehr.

Weitere Infos unter: www.bahnpark-brugg.ch

Das Lokdepot Basel hat mit seinen rauchenden Kaminen und Dampflokomotiven das Gundeli und somit einen grossen Stadtteil seit 1901 massgebend geprägt – in den Zeiten vom Dampfbetrieb bis in die 1960er-Jahre nicht immer zur Freude der Anwohner im Quartier. Besonders wenn die vielen übers Wochenende kalt abgestellten Dampflokomotiven am Sonntagabend beim Wiederanheizen einen dichten Rauchsleier über das Wohngebiet legten. Am 2. Januar 1996 begann der Abriss der gesamten Anlage, und das Grundstück wurde mit Gebäuden modernster Architektur überbaut. Somit ist ein wesentlicher Stadtteil von Basel von der Bildfläche verschwunden. Der Förderverein Lokomotivdepot Basel hat sich vorgenommen, die ehemalige Situation in Form eines Dioramas und mit einer Sammlung historischer Fotos der Nachwelt zu erhalten. Das Diorama wurde von den Mitgliedern von 1994 bis 2011 mit einem Arbeitsaufwand von über 20 000 Stunden bis ins kleinste Detail gebaut.

Wegen Eigenbedarf der SBB musste der Standort des Modells im neuen Lokdepot Basel aufgegeben werden. Im Bahnpark Brugg hat das schöne Diorama als Leihgabe einen neuen Platz gefunden und ist somit bei Führungen oder Besuchstagen wie zum Beispiel den Tagen der offenen Tore in Brugg für die Öffentlichkeit zugänglich. HB



Foto: Horst Bühnemann

Bis ins kleinste Detail in den Massstab 1:87 umgesetzt: die Passerelle und die Remisen A und B.

Der September-Zug auf dem Kaeserberg

Der NEVA-Pendelzug im Jahr 1999

Mit der Inbetriebnahme des Vereina-Tunnels von Klosters nach Lavin/Susch am 19. November 1999 führte die Rhätische Bahn auch das Neue Eisenbahn-Verkehrs-Angebot (NEVA Retica) ein. Eigens dafür beschaffte Steuerwagen des Typs Bdt er-

möglichten es, direkte Züge von Disentis via Chur und durchs Prättigau nach Scuol-Tarasp mit Zügen von da ins Oberengadin nach Pontresina zu verknüpfen. Sie boten erstmals einen Niederflereinstieg und grosse Panoramafenster. Inzwischen wurden die

Umläufe in Scuol getrennt, um der Nachfrage nach Velotransporten im Engadin besser entsprechen zu können. Der am Kaeserberg eingesetzte NEVA-Pendel mit der Ge 4/4ⁿ 628 «S-chanf» entspricht dem Bild von 1999. CFK



Foto: CFK

Ge 4/4ⁿ, 1,65 MW, 50 t, Last: 20 Achsen,
119 Plätze, 253 t, V/max 90 km/h.

25 Jahre Dampfbahn Aaretal – 26.–29. September 2019

Bahnschwellen gegen Hemmschwellen

Seit 25 Jahren betreibt der Verein Dampfbahn Aaretal die harmonisch in den Naturpark des Psychiatriezentrums Münsingen

(PZM) eingefügte Parkbahnanlage. Im Einsatz stehen jeweils mehrere Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, über 30 Perso-

nenwagen sowie zwei Tiefladewagen, die speziell für die Beförderung von Rollstühlen konstruiert worden sind.

Vom 26. bis 29. September feiert der Verein nun mit dem Motto «Bahnschwellen gegen Hemmschwellen» seinen 35. Geburtstag. An diesen Tagen gibt es einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb, ein Dampfkarussell, Modelleisenbahnen in den Spuren I und II, Gastlokomotiven aus dem In- und Ausland und viele andere Attraktionen. HRo



Foto: Hans Roth

Die Mitglieder des Vereins Dampfbahn Aaretal laden zu einem attraktiven Jubiläumsfest ein.

26./27. September 2019: 16.00–20.00 Uhr
28./29. September 2019: 10.00–17.30 Uhr

Geschenk: Am Samstag, 28. September 2019, fahren die Besucher/innen von 10.00 bis 11.00 Uhr gratis!

Weitere Infos: www.dampfbahn-aaretal.ch

Veranstaltungen

Tag der offenen Tür Verein Faszination Eisenbahn | 31. August / 1. September, 10.00–16.00 Uhr | 5605 Dottikon, Ballygebäude
Fahrbetrieb auf HO/H0m-Anlage, Gartenbahn, Dampfbahn, Verpflegungsstände, Cüplibar. www.faszination-eisenbahn.ch

100 Jahre SBB-Krokodil Modelleisenbahn-Club Olten (MECO) | 31. August / 1. September, 10.00–17.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41
Tage der offenen Tür mit dem Motto «100 Jahre SBB Krokodil Be und Ce 6/8», Tobelbeizli. Eintritt frei. www.meco-olten.ch

Öffentlicher Fahrtag Modelleisenbahn-Club Einsiedeln (MECE) | 1. September, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Blatten
Fahrtag auf der Gartenbahnanlage Blatten. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung. www.mece.ch

Fahrtag in Sulz Gartenbahn Jörg Schmid | 1. September, 10.00–17.00 Uhr | 5085 Sulz (AG), Hauptstrasse 62
Vorführung der LGB-Gartenbahnanlage bei Jörg Schmid. Eintritt frei. Nur bei schönem Wetter. www.gartenbahn.hauser-messebau.ch

Filmvortrag Meeting American Railroadfans in Switzerland | 6. September, ab 19.15 Uhr | 5400 Baden, Berufsfachschule, Mediarum M227
«Railfanning mit Ruedi» – mit einem Railfan unterwegs in Kalifornien. Filmvortrag von Werner Schwab. www.americanrrfans.ch

Lange Nacht der Museen Tram-Museum Zürich | 7. September | 8008 Zürich, Tram-Museum Burgwies
Lange Nacht der Museen mit Rahmenprogramm im Tram-Museum Burgwies. www.tram-museum.ch

Börse in Langenthal Spielzeug- und Modelleisenbahnborse | 7. September, 10.00–15.00 Uhr | 4900 Langenthal, Hasenmattstrasse 36
Modellbahn und Spielzeugborse in Langenthal. Eintritt 5 Franken, Veranstalterin Kerstin Christen. 079 937 1544.

Hochwertige Modelle Stiftung Eisenbahnsammlung Uster | 7. September, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen der Spurweiten IIm, I, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter Tel. 079 673 60 65. www.eisenbahnsammlung.ch

Tag der offenen Barriere 5 Zoll in Glattfelden | 7./8. September, 11.00–17.00 Uhr | 8192 Glattfelden, beim Schwimmbad
Grosser Fahrtag auf der 5-Zoll-Gartenbahnanlage mit Festwirtschaft. Kinder fahren gratis. www.modellbahnfreunde.ch

Tage der offenen Tür Modell-Bahn-Club Dietikon (MBCD) | 7./8. September, jeweils ab 10.00 Uhr | 8953 Dietikon, Schächlistrasse
HO/H0m-Anlage mit Faller Car System, Kinderspielanlage, Festwirtschaft. Eintritt frei! www.mbcd.ch

Remisenfest Hochdorf Historische Seethalbahn | 7./8. September | 6281 Hochdorf, Siedereistrasse 20
Ein attraktives Eisenbahnprogramm mit einer internationalen Modelleisenbahnausstellung. www.historische-seethalbahn.ch

Grossbahnfest Verein Grossbahnfest | 7./8. September, jeweils ab 10.00 Uhr | 5107 Schinznach Dorf, Degerfeldstrasse 4
Das Grossbahnfest, der Spur-G-und-Ilm-Event der Schweiz im Gartencenter Zulauf und bei der SchBB. www.grossbahnfest.com

Dampfbahn und Velo Genossenschaft Museumsbahn Emmental | 8. September, ab 10.20 Uhr | Sumiswald–Grünen–Huttwil–Sumiswald–Grünen
Museumsbahnfahrten anlässlich von slowUp auf der Emmentalbahn mit Dampf- und Elektrolokomotiven. www.emmentalbahn.ch

Fahrtage in Staufen Gartenbahn Staufen AG | 8./22. September, 13.00–16.00 Uhr | 5603 Staufen
Auf dem 9426 m² grossen Areal kann man ca. 10 Minuten lang eine Fahrt geniessen. www.gartenbahn-staufen.ch

Dampf in Minusio Associazione Ticinese Amici della Ferrovia | 8./22. September, 14.30–17.30 Uhr | 6648 Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. www.ataf.ch

Dampffahrt nach Stuttgart Verein Pacific 01 202 | 13. bis 15. September | 3250 Lyss
Dampffahrt mit der 01 202 nach Stuttgart und zur Geburtsstätte ihres Modells von Märklin und Trix in Göppingen. www.dampflok.ch

Historische Gotthardbahn IG Gotthardbahn | 14. September 11.00–16.00 Uhr | 6487 Göschenen
Ausstellung von historischen Bildern und Plänen der GB und Modellbahn mit zeitepochegerechten Fahrzeugen. www.ig-gotthardbahn.ch

Fahrt mit dem «Elefanten» Eurovapor | 14. September | Sulgen–Schaffhausen–Bülach–Wil (SG)–Sulgen
Grosse Rundfahrt mit dem legendären «Elefanten» durch die Ostschweiz. Zubringerzug mit historischem RBe 4/4. www.eurovapor.ch

3-Pässe-Herbstfahrt Verein Pendelzug Mirage | 14. September, ab 6.15 Uhr | Huttwil-Furka-Huttwil
3 Pässe – über Grimsel, Furka und Susten mit Mirage, Saurer und Dampf. www.pendelzug-mirage.ch

Tag der offenen Türe Freiamter Eisenbahn-Amateur-Club (FEAC) | 14./15. September, 10.00–16.00 Uhr | 5610 Wohlen, Bleiche, Steingasse
Fahrbetrieb auf BEMO-Anlage, Spuren 0 (300 m), H0 (600 m) sowie N. Festwirtschaft, Eintritt frei. www.feac.ch

Blues Train Chemin de fer-musée Blonay-Chamby | 14./15. September | 1807 Blonay-Chamby
Betrieb des Barwagens «Bernina» mit musikalischer Begleitung auf div. Zügen. Abendessen mit Blues-Konzert. www.blonay-chamby.ch

Dampf im Aaretal Dampfbahn Aaretal (DBA) | 14./15. September, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des PZM Münsingen. Wagen für Rollstuhlfahrer/innen vorhanden. www.dampfbahn-aaretal.ch

Öffentliche Vorführungen Eisenbahn-Modell-Club Hindelbank (EMCH) | 14./15. September, jeweils ab 10.30 Uhr | 3324 Hindelbank
Vorführungen für alle Modelleisenbahnfreunde der Spuren 0, 0m und 0e. Schwellen-Beiz. Eintritt frei. www.emch-gartenbahn.ch

Zvierifahrt am Bettag Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) | 17. September, ab 14.38 Uhr | Worb Dorf–Solothurn–Worb Dorf
Zvierifahrt mit dem «Blauen Bähnli». Anmeldung bis 11. September unter Tel. 031 925 55 70. www.rbs.ch/themenfahrten

Längstes Kino der Welt Verein Tunnelkino | 21. September, ab 11.11 Uhr | 4515 Oberdorf (SO), Bahnhof
20 Jahre Tunnelkino – auf einem offenen Güterwagen durch den Weissensteintunnel im wohl längsten Kino der Welt... www.tunnelkino.ch

Occasionenmarkt im Zelt Isebahn-Egge, Biglen | 21. September, 10.00–15.00 Uhr | 3507 Biglen, Enetbachstrasse 5
Angeboten werden Modellbahnen und Zubehör. Den ganzen Tag auch Warenankauf! Eintritt frei. romeo62@gmx.ch

Jubiläumsdampftreffen Dampfbahn Aaretal (DBA) | 26./29. September, 10.00–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum
Bahnschwellen gegen Hemmschwellen: grosses Jubiläumsdampftreffen anlässlich von 25 Jahren DBA. www.dampfbahn-aaretal.ch

Fahrttag am Rhein Ysebähnli am Rhy | 28. September, 11.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Rheinstrasse 28
Gartenbahn in Spur 5 und 7¼ Zoll mit Elektro-, Diesel- und Dampflokomotiven für Gross und Klein. www.ysebaehnlil-am-rhy.ch

Eröffnung Zweite Welt Smilestones AG | 28. September | 8212 Neuhausen am Rheinfalt, Industriepark 3
Smilestones eröffnet zusätzliche 120 m² Anlageflächen. Thema der Zweiten Welt: «Schweizer Bergwelt». www.smilestones.ch

Tag der offenen Werkstätten Tram-Museum Zürich | 28./29. September, ab 12.36 Uhr | 8008 Zürich, Tram-Museum Burgwies
Tag der offenen Werkstätten in der Wartau und der Hard. Betriebstag der Museumslinie 21. www.tram-museum.ch

Heidi für RHÄTIA Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn | 28./29. September | Samedan / Davos Platz
Spendenfahrten für die RhB-Dampflok «RHÄTIA» mit der Dampflok «Heidi» und historischer Wagenkomposition. www.rhaetia1.ch

Markus' Eisenbahn-Welt Modelleisenbahnsammlung | 29. September, 13.45–16.00 Uhr | 9107 Urnäsch, Zürchersmühle 1007
In acht Vitrinen sind über 1500 Eisenbahnmodelle ausgestellt. Weitere Infos unter: www.markus-eisenbahnwelt.ch

Öffentliche Besichtigung Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw | 30. September, 18.00–19.15 Uhr | 6048 Horw, Kantonsstrasse 71
Wir bauen auf über 500 m² die grösste Echtzeit-Modelleisenbahnanlage der Schweiz. Spur H0 und H0m. www.modelleisenbahnclub.ch

Tinfields Spur-0-Anlage im Herzen der Schweiz | Ganzjährig, nur auf Voranmeldung | 6060 Sarnen
Analoge Modelleisenbahn mit langen Fahrstrecken und viel Betrieb. www.tinfields.ch

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

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

Fortbewegung auf Schienen

Verkehrshaus der Schweiz | Täglich ab 10.00 Uhr | 6006 Luzern, Lidostrasse 5

Interessante Sammlung zum Schweizer Schienenverkehr von der Spanisch-Brötli-Bahn bis zur NEAT. www.verkehrshaus.ch

Meilensteine der Schweiz

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

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

Spielzeug – Abbild der Wirklichkeit

Schweizer Kindermuseum | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 5400 Baden, Ländliweg 7

Kindheit und Kinderkultur im Laufe der vergangenen 300 Jahre. Der technische Fortschritt im Spielzeug. www.kindermuseum.ch

Originelles Museum

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

Das herzhafte Eisenbahn- und Sammlermuseum in der Region von Murten. www.eisenbahnmuseum.courlevon.ch

Erlebniswelt Toggenburg

5 Ausstellungen unter einem Dach | Ganzjährig, jeweils Mi., Sa. und So. | 9620 Lichtensteig, Thurstrasse 2

Europas grösste Spiel- und Hobbyeisenbahn in Spur 0. Kinderecke und Bistro. www.erlebniswelttoggenburg.ch

Modellbahnen im Tessin

Galleria Baumgartner | Ganzjährig, jeweils Mi., Sa. und So. | 6850 Mendrisio, Via S. Franscini 24

Galerie, Blechspielzeuge, Modellbahnanlagen, Galerie Loisli, Trainshop, Cafeteria. www.gb-trains.ch

Spielzeuge entdecken

Spielzeugmuseum Riehen | Ganzjährig, jeweils Mo., Mi.–So. | 4125 Riehen, Baselstrasse 34

Sammlung von europäischem Spielzeug aus den letzten 200 Jahren. www.spielzeugmuseumriehen.ch

Trains miniatures

Fondation Suisse des Trains Miniatures | Tous les jours | 3974 Montana (VS)

Historique des trains suisses de 1847 à nos jours, maquettes, réseau modulaire de chemin de fer américain. www.trains-miniatures.ch

Modellbahn für Kinder

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

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

Eisenbahn-Schauanlage

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

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

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Eisenbahn-Romantik im September

Folge 968: Bahnen und Menschen im Südwesten – Politiker und die Eisenbahn | Freitag, 13. September 2019, 14.15 Uhr

Folge 969: Kathedralen des Industriezeitalters – Gare de Lyon | Freitag, 20. September 2019, 14.15 Uhr

Die Eisenbahngesellschaft PLM ergriff die Gelegenheit und offerierte sich den Gare de Lyon – einen stolzen Prunkbau im Belle-Epoque-Stil. So entstand ein Monument der Eisenbahnarchitektur mit einer 100 Meter langen Fassade und einem 64 Meter hohen Uhrenturm. Im Innern befindet sich noch heute das Restaurant Le Train Bleu. Zwei Marmortreppen führen in den prunkvollen Speisesaal, in dem 41 Gemälde von 30 Künstlern – der malerischen Elite ihrer Zeit – hängen. Darauf sind die schönsten Landschaften Frankreichs zu sehen. Mit diesem Dekor feierte die PLM ihr eigenes Imperium und pflegte das luxuriöse Image. Unweit davon liegt der Gare du Nord, eine der Haltestellen des ehemaligen Luxuszuges Train Bleu auf dem Weg nach Cannes.

Folge 970: Ein Leben für den guten Anschluss – der Pfälzer Bahnretter | Freitag, 27. September 2019, 14.15 Uhr

Werner Schreiner ist studierter Lehrer, Historiker und vor allem Verkehrsexperte aus Neustadt. Bereits 1974 wurde seinetwegen ein Haltepunkt für Schüler an der Pfälzischen Nordbahn erbaut. Fortan bemühte er sich, den pfälzischen Schienenverkehr zu optimieren, sei es durch Streckenreaktivierungen oder durch die Verknüpfung von Fahrplänen. Vor 25 Jahren gelang ihm sein Pardestück: die stufenweise Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes, eines integralen Taktfahrplanes für die Schiene und später auch für wichtige Buslinien. In Deutschland war das beispielgebend. Als Historiker hat Werner Schreiner in Neustadt ein Eisenbahnmuseum gegründet, und vor 35 Jahren war er Mitinitiator des Kuckucks-Bähnel, einer dampfenden Museumsbahn.

► Die Sendungen werden im SWR ausgestrahlt. Übersicht über sämtliche Folgen unter www.swr.de/eisenbahn-romantik.

Bitte senden Sie Ihre Veranstaltungsmeldungen für die Ausgabe LOKI 10 | 2019 bis spätestens 30. August 2019 per Mail an veranstaltungen@loki.ch.

Börse

Suchen

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

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

N/HO/H0m Suche Spur N + HO + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung. Zeno Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com

HO Suche: Messingmodelle von Born, GB Modelle Gohl, Sigg, Mikro Metakit und HRF. Bitte alles anbieten auf: lokicerter@bluewin.ch

Verschiedenes

Kaufe Nm, H0m, 0m sowie Ilm. 079 424 84 41

Suche Symo-Stellpult Unterbau Raster 4.500.01 oder altes Pult. zurflub@bluewin.ch

Verkaufe ganze Sammlung Spur HO-I Raster 4.500.01 oder altes Pult. zurflub@bluewin.ch

Verkaufen

N Verkaufe ganze Sammlung, 850 Stück. Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte: mail.rossetti@bluewin.ch

N Verkaufe Loks, Wagen, Schienen, Liste verl. Hügi Franz, Bahnhofstrasse 6, 3126 Kaufdorf, Tel. 031 352 96 37, Fax 031 352 96 37, franzhuegi@bluewin.ch

HO Zu verkaufen: Ecos Booster Nr. 50010 Fr. 150.-, Märklin: Anschlussbox Nr. 60115 1x Fr. 30.-, Terminal Nr. 60125 2x Fr. 30.-, Universalfahrschalter Nr. 7244 2x Fr. 20.-, Viessmann: Lichttransformator Nr. 5200 1x Fr. 50.-, Rückmeldedecoder Nr. 5217 1x Fr. 50.-. willi.wsp.spalinger@bluewin.ch

HO Verkaufe: HAG-Steuerwagen, WS, Schleifer, in sehr gutem Zustand, keine Abbrüche, leider ohne OVP, Fr. 35.-. Jeckelmann Jean-Pierre, Obere Bahnhofstr. 22 D, 3700 Spiez, Tel. 033 654 41 58, jjeckelmann@gmail.com

HO-I Verkaufe ganze Sammlung Spur HO-I (über 30 Lokomotiven, 120 Wagen, 530 Schienenteile und div. Deko) mit Originalverpackung und in Topzustand. Schmid Fabian, Poststrasse 8, 3400 Burgdorf, Tel. 079 832 33 72, info@fschmid.ch



I Frisa-Lok Ae 3/6' Nr. 10601, mit CH-Lichtwechsel, Fr. 5000.-. Eberli Rahel, Haldenstrasse 8, 8370 Sirmach, Tel. 079 699 68 80, raheleberli2@hotmail.com

O Verkaufe: Seiler/Matha Lok Re 4/4', sehr guter Zustand, 3 Leiter, hellgrün, Fr. 550.-. Jeckelmann Jean-Pierre, Obere Bahnhofstr. 22 D, 3700 Spiez, Tel. 033 654 41 58, jjeckelmann@gmail.com

O Verkaufe: Merkur-BR 32 der DB, braun, neuwertig, Fr. 400.-, Merkur-Güterwagen der CSD, gedeckt, grün, neuwertig im OK Fr. 45.-. Jeckelmann Jean-Pierre, Obere Bahnhofstr. 22 D, 3700 Spiez, Tel. 033 654 41 58, jjeckelmann@gmail.com

O Verkaufe: HAG-E-Lok Nr. 520, gerade Stirnfront, baun, in sehr gutem Zustand, 1. Version mit Handschaltung im oberen Gehäuse, Fr. 450.-. Jeckelmann Jean-Pierre, Obere Bahnhofstr. 22 D, 3700 Spiez, Tel. 033 654 41 58, jjeckelmann@gmail.com

Eintrag aufgeben

www.loki.ch
→ Service
→ Börse



Insertionsschluss

für Börseninserate
in der LOKI 10 | 2019:
Freitag, 30. August 2019

Modelleisenbahnen-Occasionenmarkt im Zelt

Samstag, 21. September 2019 (10.00–15.00 Uhr)

- Gratis Eintritt
- Es werden Modellbahnen und Zubehör angeboten
- Loks ab Fr. 20.-, Wagen ab Fr. 5.-!
- Ganzer Tag auch Warenverkauf!

Isenbahn-Edge – Ennetbachstr. 5, 3507 Biglen – Tel. 079 387 92 16 romeo62@gmx.ch Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

LOKI DEPOT HORW

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

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

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

Lokschuppen Hagen-Haspe

Exklusive
Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

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

LOKI-Kalender 2020

Von Zoltan Tamassy

Über die Zeit lässt sich trefflich sinnieren. Was Zeit ist oder sein soll, gehört gar zu den ältesten Fragen des Menschseins – unsere grössten Denker haben sich an dem Begriff die intellektuellen Zähne gewetzt. Gemäss dem deutschen Philosophen Immanuel Kant zum Beispiel ist die Zeit eine Anschauungsform unserer Vorstellungskraft. Mathematiker beschreiben die Zeit anhand der Differenzialgeometrie zusammen mit dem Raum als die vierte Dimension. Für die meisten unter uns klingt das alles sehr kompliziert. Wie schön, dass bisweilen auch ganz kluge Köpfe ihre liebe Mühe mit der Definition der Zeit haben. Augustinus zum Beispiel.

Der spätantike Philosoph und Kirchenvater bekannte einst: «Was also ist die Zeit? Wenn mich niemand danach fragt, weiss ich es, wenn ich es aber einem Fragenden erklären sollte, weiss ich es nicht.» Natürlich spielt auch für (Modell-)Eisenbahner die Zeit eine grosse Rolle. Züge fahren zu bestimmten Zeiten, das Rollmaterial nützt sich mit der Zeit ab. Und Modelleisenbahner haben oft genug zu wenig Zeit für ihr Hobby.

Ein Kalender zeigt uns die Monate, die Wochen und die Tage eines Jahres – also die Zeit – an. Mithilfe eines Kalenders können Reisende ihre Reisen besser organisieren und Modelleisenbahner ihre Freizeit für

den Bau ihrer Anlage. Und handelt es sich um einen Wandkalender mit schönen Bildern, ist solch ein nützliches Hilfsmittel nebenbei auch ein Augenschmaus. Ob unsere neuen LOKI-Kalender 2020 eher dem einen (Zeitanzeige) oder dem anderen (Augenschmaus) Ziel dienen sollen, überlassen wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser. Beim traditionellen LOKI-Kalender «Bahnen Schweiz» sorgen erneut die Fotos von Dario Häusermann für den Augenschmaus. Mit seiner Kamera war er in der ganzen Schweiz unterwegs. An seiner Linse vorbei fuhren der RABe 526 102/202 «Tra-verso» während einer Testfahrt, der RAe TEE II 1051 der SBB Historic oder auch



Dario Häusermann hat bei Penthelaz zwei nagelneue FLIRT «Léman Express», darunter der RABe 522 221, im Einsatz als S5 erwischt.

Die muss man haben!

LOKI-Kalender 2020

der RABe 501 004, der im August 2018 ein Design mit schweizerischen und italienischen Motiven erhalten hat und für die Testfahrten in Italien vorgesehen war. Bereits zum dritten Mal erscheint der LOKI-Kalender «Modellbahnen». Diesmal präsentieren wir Ihnen die schönsten Seiten von Smilestones, der Miniaturwelt im schaffhauserischen Neuhausen. Die einzigartige und atemberaubend schöne Welt zwischen Rheinfall und Säntis im Massstab 1:87 in Szene gesetzt hat Daniel Wietlisbach. Er zeigt uns nicht nur «heile Welt» und idyllische Landschaften, sondern auch industrielle Szenarien, Tankanlagen zum Beispiel oder ein Kieswerk. 

Der LOKI-Kalender mit helvetischen Vorbildern ist schon so etwas wie eine lieb gewonnene Tradition. Für **Schweizer Bahnen 2020** hat erneut der bekannte Fotograf Dario Häusermann die Bilder geschossen.

Bereits zum dritten Mal gibt es einen LOKI-Kalender mit dem Thema «Modell». Daniel Wietlisbach zeigt uns in **Modellbahnen 2020** viele schöne Details der Miniaturwelt von Smilestones in Neuhausen am Rheinfall.

Preis: CHF 27.– (inkl. 8% MwSt.) / € 27.– zzgl. Porto- und Versandkosten.

Die Kalender sind 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



Eine Kostprobe von Daniel Wietlisbachs Können: Bei Smilestones ist die SBB Re 460 044 «Zugerland» mit LOKI-Bemalung unterwegs.

Bahn aktuell

A red electric locomotive is crossing a steel truss bridge over a river. The bridge has a complex lattice of steel beams and is supported by several piers. The river below is blue and has some white water rapids. The background shows green trees and a blue sky with some clouds. The locomotive is red with some yellow and black markings. It has two windows and a door. The bridge has a red and white striped base. The river is blue and has some white water rapids. The background shows green trees and a blue sky with some clouds.

100 Jahre
«Krokodil» und Strom

Vor 100 Jahren rollten die allerersten Maschinen des mittlerweile weltweit bekannten Schweizer «Krokodils» aus den Werkshallen. Und am 7. Juli 1919 ging die erste elektrifizierte Strecke der SBB, Bern–Scherzliggen bei Thun, in Betrieb. Die für den Gotthard gebauten Lokomotiven gelangten zunächst auf dieser Strecke zum Einsatz, da die Elektrifizierung der Gotthardstrecke damals noch nicht abgeschlossen war. Anlässlich des doppelten Jubiläums fanden genau 100 Jahre später, am 7. Juli 2019, unter dem Motto «100 Jahre unter Strom» zwei SBB-Historic-Sonderfahrten statt. Den Jubiläumszug mit zwei Salonwagen, je einem Personenwagen erster und zweiter Klasse, einem Speisewagen aus den 1950er-Jahren sowie einem Salonwagen aus den 1970er-Jahren führte die Ce 6/8^{II} 14253 mit Baujahr 1919 an. Am Vormittag sowie am Nachmittag ging es von Bern jeweils mit Zwischenhalt in Münsingen nach Thun und nach rund halbstündiger Pause von dort wieder zurück nach Bern. In Thun setzte das «Krokodil» in der Abstellanlage beim Seefeld um. Neben am Aareufer befand sich einst der Endpunkt der elektrifizierten Strecke mit dem Bahnhof Scherzliggen, wo die Fahrgäste früher auf die Schiffverbindungen über den Thunersee umsteigen konnten. Seit 1923 wird der Abschnitt Thun–Scherzliggen nicht mehr bedient. Heute befindet sich am ehemaligen Bahnstandsstandort ein Kiesverlad. Am Uferweg weisen Informationstafeln auf die Verkehrsgeschichte hin.

FJ



Foto: Fabian Jeker

Vor der Rückfahrt wird das «Krokodil» vom Lokpersonal auf Heissläufer kontrolliert und geschmiert.



Foto: Fabian Jeker

Zum Umsetzen in Thun fährt der Zug in die Abstellanlage nahe des einstigen Bahnhofs Scherzliggen.



Foto: Fabian Jeker

Der gerade in den Bahnhof Bern eingefahrene Sonderzug zieht grosse Aufmerksamkeit auf sich.



Foto: Markus Seeger

Die eingesetzte Komposition fährt mit der Ce 6/8^{II} 14253 zwischen Wichtrach und Kiesen in Richtung Thun.

Geliebte «Madlaina» neu im Jura

Nach zwölf Jahren Arbeitseinsatz zugunsten eines Dampfzugs im Appenzellerland und einem erfolgreichen zweijährigen Betrieb der G 3/4 14 «Madlaina» im Berner Oberland wurde dem Dampfloki-Verein AB im Januar 2018 mit der Entfernung der Drehscheibe in Herisau die Grundlage entzogen, um den seit 1972 auf dem Netz der AB bestehenden Dampfzug zwischen Gossau und Wasserlauben weiter zu betreiben.

An der Hauptversammlung 2019 wurde deshalb entschieden, die Dampflok an den Verein La Traction mit Sitz in Delémont zu veräussern. Die «Madlaina» wurde am 17. Juni 2019 in den Jura abtransportiert und wird nach einigen Anpassungsarbeiten ab Ende 2020 auf dem Netz der Chemins de fer du Jura (CJ) unterwegs sein.

Die beiden Personenwagen A 1 und B 11 (beide ex AB) verbleiben im Appenzellerland und gehen in das Eigentum der Stiftung Historische AB über, gepflegt werden sie durch die Mitglieder des Vereins AG2. Der Dampfloki-Verein AB wird jedoch zu gegebener Zeit aufgelöst.

HRo

Unschwer zu erkennen: Bei der «Madlaina» handelt es sich um eine einstige RhB-Lokomotive.



Die G 3/4 14 «Madlaina» am 23. Juni 2019 in ihrem neuen Zuhause in Pré-Petitjean.



Fotos: Hanspeter Teutschmann

Foto: Pascal Kaufmann



Hupac-Vectron nun im WRS-Design

Seit geraumer Zeit stehen einige Vectron der Hupac für die Schweizer Privatbahn WRS im Einsatz. Nun erhalten diese nach und nach das entsprechende Design, wie die 193 493, die am 19. Juli 2019 zwischen Otelfingen und Würenlos sichtbar war.

Foto: Pascal Kaufmann



BLS-Lok liefert neuen LEB-Triebzug

Am 23. Juli 2019 wurde mit der Re 425 178 der BLS einer der neuen Triebzüge von StadlerRail an die Westschweizer LEB von Bussnang via Sulgen nach Renens (VD) überbracht, fotografiert zwischen Othmarsingen und Lenzburg.

Foto: Markus Seeger



SOB-Flirt auf dem BLS-Netz

Mitte Juni erfolgten auf der BLS-Linie Bern-Schwarzenburg Messfahrten mit dem RABe 526 049 der Südostbahn (SOB). Getestet wurden dabei hydraulische Achsenkerlager (HALL), hier am 13. Juni 2019 kurz vor Schwarzenburg.

Foto: Georg Trüb



Neuer Flirt der TILO auf Testfahrt

Der neue Flirt3 von StadlerRail für die SBB-Tochter TILO, RABe 524 301, war am 31. Juli 2019 zwecks Versuchsfahrten von Erlen aus unterwegs. TILO erhält fünf von diesen neuen Sechswagenzügen als RABe 524 301–305.



Bergdampf nicht nur im Bernbiet

Nicht nur im Berner Oberland kann man per Dampf in die Berge: Jeden zweiten Sonntag verkehrt bei der Monte-Generoso-Bahn der Dampfzug mit der H 2/3 2 und einem C2 bergwärts, hier am 14. Juli 2019.



Interessante Bauarbeiten bei Walchwil

Die SBB bauen die Zufahrten zur Gotthardlinie aus – so auch zwischen Zug und Arth-Goldau. Bei Walchwil wird nun eine 1,7 Kilometer lange Doppelspur gebaut, dabei entstehen auch neue Kunstbauten, wie hier eine neue Brücke.



Twindexx besucht Privatbahn

Am 2. Juli 2019 wurde der Twindexx RABDe 502 007 der SBB von St. Triphon nach Le Chable überführt und befuhr dadurch die Infrastruktur der einstigen Chemins de fer Martigny-Orsières (MO), hier bei Sembrancher.

Der «Muni» vor dem Brünig-Dampfzug



Foto: Daniele Gilardi

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Thibert Keller



Vorbild & Modell | Die HG 4/4 704 an der Furka und ein Blick auf künftige Modelle

Bewegte Vergangenheit, hoffnungsvolle Zukunft

Die von der SLM gebaute Lok des Typs HG 4/4 hat – seit sie 1923 im damaligen Französisch-Indochina auf die Schienen gesetzt wurde – den Zweiten Weltkrieg und den Vietnamkrieg überstanden. Sie trotzte den Angriffen des Vietkongs und musste jahrelang vor sich hin darben, bis sie Helfer in die Schweiz holten, wo die heute 96-jährige Seniorin bei ihren angestammten Schwesternloks HG 3/4 ein neues Zuhause und eine neue Herausforderung gefunden hat. Am 31. August 2019 wird die wieder flott gemachte stärkste Meterspurdampflok Europas auf der Furka-Bergstrecke gewürdigt.

Von Herbert Cadosch

Die Geschichte der Eisenbahn in Französisch-Indochina begann um 1880 und war anfänglich ganz von regionalen Interessen geprägt. Das betraf vor allem auch die geplante Strecke von Tháp Chàm am südchinesischen Meer hinauf ins zentrale Hochland nach Đà Lạt auf 1500 Metern über Meer. Damals bekannt als «die Stadt des ewigen Frühlings» war die Region schon in den Anfängen der Kolonialzeit ein begehrtes Urlaubsziel für wohlhabende Leute. Ursprünglich wurde das Provinzstädtchen von den ersten Bewohnern als «Le Petit Paris» bezeichnet, weil es als luxuriöser Zufluchtsort von den Kolonialherren begehrt war. Wer der Hitze von Saigon entfliehen wollte, fand da oben in den Bergen und terrassenförmig angelegten Feldern einen Rückzugsort mit ganzjährig mildem Klima.

Der Bau der 84 km langen meterspurigen Eisenbahnstrecke von Tháp Chàm auf das Plateau von Đà Lạt war deshalb ein erklärtes Ziel der Kolonialbehörde. Der Entscheid für den Bahnbau erfolgte im Mutter-

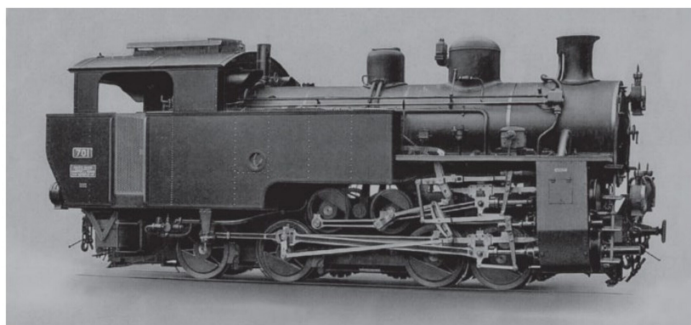


Foto: SLM Winterthur

Die HG 4/4 im Jahre 1923 vor der Auslieferung an die Chemins de Fer Indochinois.

land, seine Vollendung dauerte dann noch ganze 24 Jahre.

Die Triebfahrzeuge

Spätestens 1919, bei der Planung der Bergstrecke ab Kilometer 41, musste auch die Frage nach einem geeigneten Traktionsmit-

tel geklärt werden. Die Anforderungen an die Lokomotiven in der flachen Tiefebene waren ganz andere als danach auf den drei Zahnstangenabschnitten mit bis zu 120 Promille Steigung. Eine optimale technische Lösung bot ein getrennter und unabhängiger Antrieb für Adhäsion und Zahnstange.



Grafik: Herbert Cadosch

Die Grafik der Linienführung der Bahnstrecke von Tháp Chàm nach Đà Lạt wurde anhand der Karte «Indochina and Thailand» (Army Map Service, Washington, D.C.) im Massstab 1:250 000 von 1955 erstellt, die auf Daten des Service Géographique de l'Indochina aus den Jahren 1952–1953 beruht.

So entsprechen die Übersetzungsverhältnisse dem jeweiligen System, d. h., auf flachen Strecken kann mit wesentlich höherer Geschwindigkeit gefahren werden und auf den Steilrampen mit Zahnstange langsamer, aber mit grösserer Zugkraft.

Es war kein Zufall, dass die Chemins de Fer Indochinois (CFI) für die Beschaffung geeigneter Triebfahrzeuge bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur anklopfen, denn diese konnte sich auf die guten Erfahrungen mit den zehn Jahre zuvor an die Brig-Furka-Disentis-Bahn gelieferten Zahnradlokomotiven des Typs HG 3/4 stützen. SLM bot für das zweilamelige Abtsystem einen sehr ähnlich gebauten, aber leistungsstärkeren Loktyp an. Die topografischen Verhältnisse im Einsatzgebiet waren vergleichbar und deshalb auch die technischen Anforderungen an die Maschinen. Zwar war die maximale Steigung im Zahnstangenbereich in den Bergen von Sôg Pha mit 120 Promille etwas grösser als die 110 bei der Furka-Oberalp-Bahn. Das wäre technisch wohl kein Problem, dennoch wurde die Leistung der HG 4/4 von 600 auf 800 PS erhöht, indem die Laufachse durch eine vierte angetriebene Achse ersetzt wurde. Trotzdem ist die Länge über Puffer mit 200 mm nur unwesentlich grösser als bei der HG 3/4.

Der getrennte Antrieb für Adhäsion und Zahnrad hatte sich bereits an der Furka-Bergstrecke bestens bewährt und erlaubte auf flachen Strecken sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Das war im Falle der CFI von grosser Bedeutung, lag doch die Hälfte der Bahnstrecke in einer Tiefebene, wo die maximale Geschwindigkeit gefahren werden konnte.

Ab 1923 wurden die ersten von insgesamt neun Lokomotiven an die unter französischer Kolonialverwaltung stehende Compagnie Générale de Colonies Paris nach



Foto: VNAF PHOTOS

Beim Bahnbau im letzten Zahnstangenabschnitt vor dem Scheitelpunkt um 1930.



Foto: VNAF PHOTOS

Ab 1923 wurden bereits die neuen Lokomotiven HG 4/4 beim Bau der Bergstrecke eingesetzt.

Indochina geliefert. Zu diesem Zeitpunkt wurde mit dem Bau der Bergstrecke angefangen, und da waren diese zugkräftigen Maschinen willkommen für den Transport von Baumaterial.

Im Verlaufe des Indochina-Kriegs wurden vier dieser Loks zerstört und durch Lokomotiven der FO des Typs HG 3/4 ersetzt. Diese wurden nach der vollständigen Elektrifizierung durch Elektrolokomotiven ersetzt und deshalb 1947 nach Vietnam verkauft.

Aufgrund der ständigen Angriffe während der Têt-Offensive und auch danach

musste der Bahnbetrieb immer wieder eingestellt werden, bis 1975 das endgültige Aus für die Bahn kam. In der legendären Aktion «Back to Switzerland» von 1990 wurden die als Ersatz gelieferten Loks HG 3/4 zusammen mit den Wracks der beiden HG 4/4 in die Schweiz zurückgeführt. Acht Jahre später fanden noch die restlichen Komponenten der beiden Loks 704 und 708 den Weg in die Schweiz.

Die HG 4/4 704 wurde nach zwölf Jahren sorgsamer Freiwilligenarbeit 2018 in betriebsfähigem Zustand dampfend und zi-



Foto: Đà Lạt Reiseführer für ausländische Touristen

Der wunderschöne Bahnhof von Đà Lạt aus dem Jahre 1938 ist heute eine Sehenswürdigkeit. Hier kann man Fahrkarten kaufen für die Fahrt mit der Museumsbahn auf dem verbliebenen Reststück nach Trại Mát.



Foto: VNAF PHOTOS

Anfänglich war die Bahn für die Reise wohlhabender Kolonialherren nach Đà Lạt vorgesehen. Bald aber wurde sie auch zu einer wichtigen Güterbahn, vor allem für den Transport von Gemüse ins Tal und Konsumgütern ins Bergland um 1934.



Bauarbeiten am letzten Zahnradabschnitt. Im Hintergrund eine HG 4/4.



Ein Bauzug mit Baumaterial und einer HG 4/4 1927 in der Gegend von Eo Gio.

Fotos: Tim Doling / Historic Vietnam

schend auf die Strecke geschickt. Nach den behördlichen Begutachtungen wurde vom zuständigen Bundesamt die unbefristete Betriebsbewilligung erteilt. Die Zahnradlok, einst für das Bergland in Indochina gebaut, fährt nun auf der Furka-Bergstrecke, wo sie sich bereits bestens akklimatisiert hat.

Der ehemalige Schienenstrang und was davon übrig blieb

Die Bahnstrecke wurde in den Jahren von 1908 bis 1932 in drei aufeinanderfolgenden Streckenabschnitten gebaut. Die ersten

Züge verkehrten 1913 bis Tân My und ein Jahr später bis Sông Pha am Fusse der Gebirgskette. Bis zur Kilometermarke 41 lag das Trasse auf einer Tiefebene, die in bautechnischer Hinsicht keine grossen Anforderungen stellte.

Ab 1923 konnten bereits die neuen Lokomotiven des Typs HG 4/4 beim Bau der Bergstrecke eingesetzt werden. Die zweite Hälfte der projektierten Strecke hinauf ins zentrale Bergland lag durchwegs in einem wilden Gebirge und war bautechnisch eine grosse Herausforderung. Deshalb wurden

schwedische Ingenieure mit Erfahrung im Bau steiler Gebirgsbahnen verpflichtet.

Zur Bewältigung der 1500 Höhenmeter in der brüsk ansteigenden Bergregion ab Sông Pha kamen drei Zahnstangenabschnitte zum Einsatz. Allein auf der nur 10 km langen Strecke von Sông Pha nach Eo Gio war eine Höhendifferenz von 850 m zu bewältigen! Dazu wurde der erste Zahnstangenabschnitt mit einer Steigung von 120 Promille und zwei Tunnels gebaut. Die Bauarbeiten für den wohl anspruchsvollsten Streckenabschnitt konnten nach längerer Planungs- und Bauzeit erst 1928 abgeschlossen werden, während auf der folgenden flachen und unproblematischen Strecke bis Don Duong der Betrieb bereits ein Jahr später aufgenommen wurde.

Mit dem 1930 fertiggestellten, 6 km langen Zahnstangenabschnitt zwischen Don Duong und Tram Hanh überwand das Trasse mit einer Steigung von 115 Promille weitere 500 Höhenmeter. Danach folgte der abfallende Adhäsionsabschnitt bis Da Tho mit drei Tunnels in leichtem Gefälle.

Die letzte, 3 km lange Zahnradstrecke bis zum Scheitelpunkt auf 1550 m Höhe weist eine relativ geringe Steigung von nur



Foto: DFB

Die beiden HG 4/4 mit den Nummern 704 und 708 in der DFB-Werkstätte Uzwil während der Revision.



Wegen der französischen Kolonialherrschaft wurden die HG 4/4 französisch beschriftet.

60 Promille auf. Auf der letzten Adhäsionsstrecke von Trai Mât bis zum Endbahnhof Đà Lat fuhr im Dezember 1932 der Eröffnungszug mit der kräftig pustenden Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4 ein. Heute ist der Bahnhof von Đà Lat aus dem Jahre 1938 ein Kulturdenkmal.

Vor allem zum Schicksal der Bahnstrecke gibt es widersprüchliche Behauptungen. Das hat in erster Linie politische und militärische Gründe. Der vorliegende Bericht zur Streckenführung stützt sich im Wesentlichen auf Informationen von Manfred Willi, einem guten Kenner der Bahnstrecke und der Geschichte der Tháp-Châm-Sông-Pha-Đà-Lat-Bahn.

Mit der Têt-Offensive von 1968 und auch danach erfolgten regelmässige Attacken auf die Bahnstrecke und die Züge. Deshalb musste der Bahnbetrieb immer wieder stillgelegt werden, bis dann 1975 mit dem definitiven Aus das Schicksal der Bahn endgültig besiegelt wurde. Nach der Betriebs-einstellung 1975 erfolgte ab 1976 der Rück-



Anlässlich der Rail Days 2018 im Verkehrshaus der Schweiz wurde die HG 4/4 704 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert, bevor sie an die Furka gelangte.

bau der ganzen Infrastruktur. Wie man heute weiss, wurde das Material als Schrott nach Japan verkauft und nicht, wie andere Quellen behaupten, für die Instandstellung der Bahnstrecke von Hanoi nach Ho-Chi-Minh-Stadt verwendet. In einem spannenden und dokumentierten Bericht über die Bahnstrecke und das, was heute noch davon übrig geblieben ist, beschreibt Manfred Willi sein Abenteuer auf der Suche nach dem Bahndamm und seinen Relikten im zentralen Bergland von Vietnam.

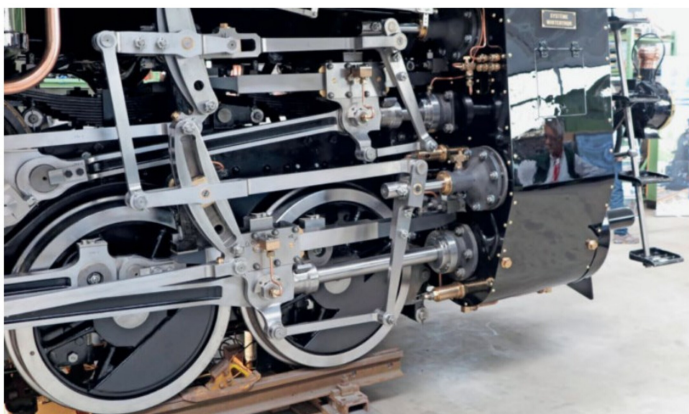
Nur die 7 km lange Strecke von Trai Mát bis zum Bahnhof Đà Lạt wird heute noch als touristische Attraktion betrieben. Interessierte Kreise haben aber auch schon den vollständigen Wiederaufbau der 84 km langen Strecke in Erwägung gezogen.

Die «Vietnamesin» dampft in die Welt der Modellbahn

Die einzigartige Geschichte, die die Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4 geschrieben hat, hängt nicht nur mit der damals fortschrittlichen Technik zusammen, sondern auch mit ihrem abenteuerlichen Leben auf einem ausserordentlichen Schienenstrang im Dschungel Vietnams. Die Lok dürfte deshalb auch auf die Welt der Modelleisenbahner Auswirkungen haben. Erfreulicherweise haben bereits zwei renommierte Modellbahnproduzenten die «Vietnamesin» ins Auge gefasst und sie als Modell im Massstab 1:22,5 (Spur II/m) im gehobenen Standard angekündigt. Von beiden Anbietern vermitteln bereits veröffentlichte 3-D-Visualisierungen einen ersten Eindruck.

Das Modell von LGB

LGB hat ein einzigartiges Sondermodell der Lok HG 4/4 in einer limitierten Edition in traditioneller «Fine Art»-Modellbaukunst angekündigt. Das fein detaillierte Modell wird in der traditionellen Mischbauweise aus Spritzdruckguss und Messingschleuderguss hergestellt. LGB bietet sein Modell als voll funktionsfähiges Sammlerobjekt in Verbindung mit hoher Betriebssicherheit an. Der Zahnradbetrieb kann mit den LGB-Zahnstangen L10210 vorbildgerecht nachgestellt werden. Angekündigt wurden die Lokomotiven im Zustand bei der DFB (Art.-Nr. 26270) und im Auslieferungszustand von 1923 (Art.-Nr. 26271). Insgesamt werden 399 Exemplare produziert.

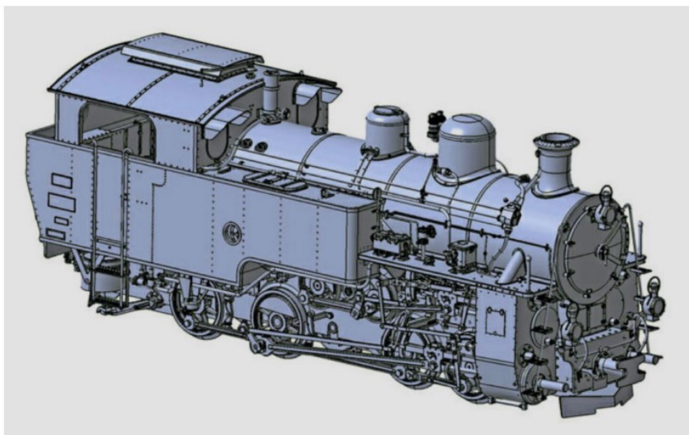


Fotos: Marlène Cadosch

In Realp wurde das Prunkstück von Kopf bis Fuss mit Kamera und Messstab dokumentiert.



Auch im Innenleben gibt es Details zu entdecken und folgerichtig realitätsnah wiederzugeben.

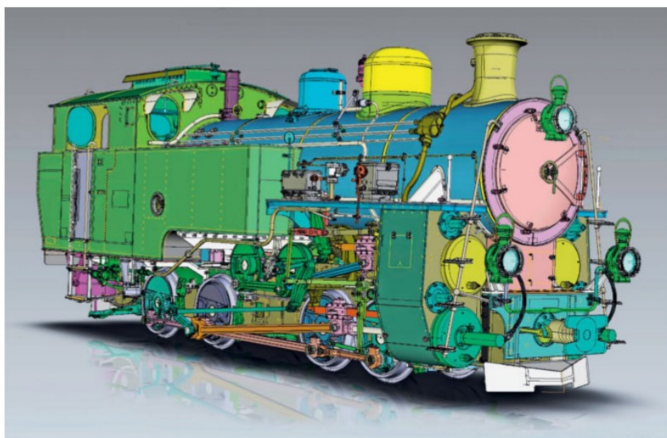


Grafik: LGB

Das LGB-Modell wird in Mischbauweise aus Spritzdruckguss und Messingschleuderguss hergestellt.




Bei der Fertigung des Kiss-Modells können die Erfahrungen mit der HG 3/4 nützlich sein.

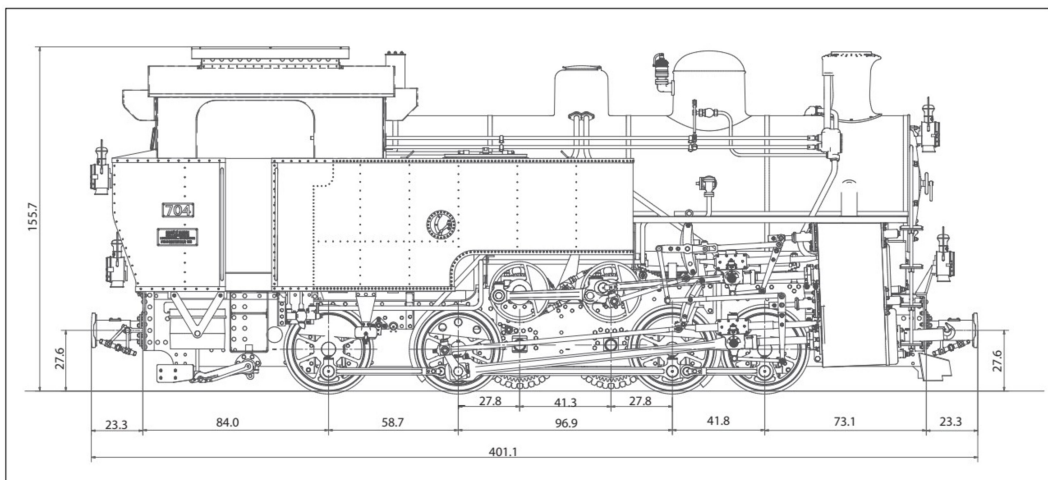


Das Kiss-Handarbeitsmodell wird vollständig in Messing und aus rund 2000 Einzelteilen gefertigt.

Das Modell von Kiss Modellbahnen

Der aus Viernheim stammende Hersteller Kiss Modellbahnen setzt bei seiner Umsetzung der Dampflokomotive HG 4/4 auf ein Ganzmetall-Messing-Präzisionsmodell. Die vollständig in Handarbeit gefertigte Nachbildung besteht aus rund 2000 Einzelteilen, die sich als Konstruktionselemente in selektiven Lötverfahren zusammenbauen lassen, analog zum grossen Vorbild, wo Schweissverfahren zur Anwendung kommen. Die Modellproduktion in Handarbeit und kleinen Stückzahlen erlaubt den Einsatz von Messingblech und Messingfeinguss. Kiss Modellbahnen verzichtet grundsätzlich auf Bauteile aus Kunststoff und Zinkdruckguss. Bei der Fertigung des Modells kann sich Kiss Modellbahnen – wie einst die SLM beim grossen Vorbild – auf die Erfahrungen bei der Herstellung ihrer erfolgreichen Modellumsetzung der HG 3/4 stützen. Das filigrane Modell soll über optimale Fahreigenschaften verfügen und als authentisches Exponat einen Beitrag zur Erinnerung an die bewegte Vergangenheit dieser Lokomotive leisten.

Auch Kiss Modellbahnen wird zwei Versionen anbieten: zum einen die Umsetzung der HG 4/4 704 im heutigen Zustand auf der Furka-Bergstrecke (Art.-Nr. 600 500) und zum anderen als schwarz-graue HG 4/4 701 (Art.-Nr. 600 501) im Auslieferungszustand von 1923. 



Mithilfe der computerunterstützten Konstruktion (CAD) werden die Produktionsunterlagen für ein Modell erstellt.

Herzlichen Dank

Manfred Willi ist ein guter Kenner der Strecke und der Geschichte der Tháp-Châm-Sông-Pha-Da-Lat-Bahn. Er war mehrmals in Vietnam und hat in diesem Zusammenhang auf abenteuerlichen Unternehmen auch die abgelegensten Orte der einstigen Bahnstrecke besucht. Manfred Willi ist bei der DFB in der Abteilung Bau/Bautechnik und war seinerzeit auch bei der Aktion «Back to Switzerland» beteiligt. Ihm verdanke ich wertvolle Informationen zur ehemaligen Zahnradbahn. Den interessanten Bericht über seinen Trek findet man im Internet mit dem Link:

<https://docplayer.org/31036117-Trekk-auf-dem-trassee-der-ehemaligen-zahnradbahn-krong-pha-da-lat-vietnam.html>

Martin Horath danke ich für die interessanten Aufnahmen von den Testfahrten. Da die Zahnradampfloks erstmals im letzten Sommer auf der Furka-Bergstrecke fuhr, sind eindrucksvolle Bilder eher selten.

Hinweis

Am Samstag, 31. August 2019, stellt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) die neu restaurierte HG 4/4 Nr. 704 anlässlich einer Feier einem Publikum vor. Die stärkste Schmalspur-Dampfloks Europas wird anschliessend auf einer Sonderfahrt auf der Furka-Bergstrecke die Fahrgäste in ihren Bann ziehen. Daneben erwarten die Gäste weitere Highlights. Reservationen für die Fahrt über die Furka können direkt auf der Website erfolgen: www.dfb.ch/reservationen.



Die HG 4/4 704 am 25. Juli 2019 anlässlich der offiziellen Einweihung.



Fotos: Martin Horath

Im Juni 2018 kam der grosse Tag: Die HG 4/4 704 wurde nach zwölf Jahren und 48 000 geleisteten Stunden Fronarbeit auf der Furka vorgestellt.



Event | Rail Days – 21.–23. Juni 2019

Treffpunkt: Luzern

Mit teilweise anderen Partnern und teilweise anderem Programm öffnete das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern Mitte Juni seine Pforten für die traditionellen Rail Days. Mit einem Programm für Gross und Klein aus dem Bereich Vorbild und Modell verwandelte sich die Schienenhalle des Verkehrshauses in einen Treffpunkt.

Von Hans Roth (Text/Fotos)

Alljährlich Mitte Juni begrüsst das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zahlreiche Anhängerinnen und Anhänger rund um das Thema des Schienenverkehrs: Es sind wieder die Rail Days. Die Bahntage, wie es zu Deutsch heisst, sind Thementage, wie sie das Verkehrshaus auch in den anderen Verkehrssparten durch das Jahr hinweg durchführt. Diese Thementage sind beim Publikum jeweils sehr beliebt und werden auch dementsprechend besucht, so auch die Rail Days, welche vom 21. bis zum 23. Juni 2019 stattfanden.

Wiederum boten die Rail Days ein buntes Programm aus der vielfältigen Welt der Eisenbahn an. Das Schwerpunktthema seitens des Verkehrshauses war das 80-Jahr-Jubiläum der legendären Landesausstellung «Landi 39». So wurden im Dokumentationszentrum Fotos, Archivalien, ausgewählte Eisenbahnmodelle und Anlagen zu diesem Thema präsentiert. Verschiedene Vereine und Firmen zeigten zahlreiche Facetten aus der Welt der Eisenbahn, sowohl im Gross- als auch in Kleinformat. Einige der Aussteller haben bereits Tradition, wäh-

rend dieses Jahr erfreulicherweise neue dazustiessten. Allen voran ist ihnen wichtig, nicht nur auszustellen, sondern den Austausch mit dem Publikum zu suchen.

Die Sache mit dem Nachwuchs

Besuche der Modelleisenbahner die Ausstellung, so war kurz nach dem Eintritt in die Schienenhalle kein Weiterkommen mehr. Der Schweizer Modellhersteller HAG Modellbahnen GmbH zeigte mittels Vitrinen und Showanlagen seine Modelle in Spur H0. Dass dabei auch eine Nachwuchsanlage die



Der Nachwuchs erteilt gerne Auskunft über den Modellbahn-Treff for Kids.



Interessante Modelle von Swiss Rail & Road Factory am Stand der IG LSE.

Standfläche zierte, wo der Nachwuchs sein Können unter Beweis stellen durfte, erfreute natürlich umso mehr. Ob sich der Nachwuchs auch für die eigens für die Rail Days 2019 gestaltete Werbelokomotive mit dem schlichten Design des Typs Re 460 begeistern konnte, das entzieht sich der Kenntnis des Verfassers. Die Rail Days im Verkehrshaus haben sich ein wenig zum stillen HAG-Treffpunkt gemausert.

Ebenfalls Interessantes für den Nachwuchs war am Stand des Bärenswiler Verlags Edition Lan zu vernehmen. Der rührige Verlag aus dem Zürcher Oberland setzt sich mit dem Modellbahn-Treff sehr stark für den Modellbahnnachwuchs ein. Dabei dürfen Kids selbst eine Grossanlage in Spur N planen und bauen, wobei die anwesenden Erwachsenen lediglich eine Aufsichtsfunktion übernehmen. Die stolzen und engagierten Modellbauer haben die Jahrgänge 2003–2011. Zwei davon waren in Luzern am Stand anzutreffen. Sie präsentierten den Modellbahn-Treff so professionell, dass das vielfältige Buchprogramm des Verlags fast unbeachtet blieb. Die LOKI hat sich auf jeden Fall den Modellbahn-Treff dick in die To-do-Liste eingetragen.

Aus Abfall Schönes machen

Wenn etwas weggeworfen wird, heisst das aber noch lange nicht, dass es nicht mehr brauchbar ist. Dies ist das Motto von Recyclingbahn. Thematisch passender denn je, entstehen hier aus Abfallprodukten neue Modellumsetzungen. Die 4 × 1 Meter grosse Anlage mit dem Titel «4 Jahreszeiten» zog sowohl Gross als auch Klein an. Eine Viel-

zahl an Eigenbaumodellen von gestern bis heute war anzutreffen. Auffallend dabei: Die oft bisher nie von einem Hersteller umgesetzten Nachbildungen waren zwar nicht bis ins Detail ausgeführt, weckten jedoch bei vielen Besuchern Erinnerungen. Hier gilt: Spass vor Perfektion. So kreisten die Züge auf ausgedienten Märklin-M-Gleisen und versprühten einen besonderen Geist.

Indirekt auch aus «Abfallprodukten» entstehen die originalgetreu und muster-gültig aufgearbeiteten SBB-Umbaustahlwagen der Railvetica. Wie jedes Jahr erhält der

Besucher der Rail Days einen sehr guten Einblick in die Tätigkeiten rund um die alten SBB-Wagen. Nach Auskunft vor Ort gedeiht der künftige Gesellschaftswagen AB 4212 bestens. Ausgestattet mit 24 Essplätzen und einem Apéroraum mit gemütlicher Sitzcke und Bar wird er die bestehenden und regelmässig auf dem Schweizer Schienennetz verkehrenden Wagen AB 4126 und B 8112 ideal ergänzen.

Auch am Stand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) konnte einiges über den künftigen Betrieb der aufgearbeiteten Viet-



Noch ist der neue «KleinFINK» verhüllt. Tags darauf folgte die Einweihung dieses Zahnradtriebzuges.



Interessante Einblicke in den Modellbau in Spur 0 am Stand des Modelleisenbahnklubs Wil (MEKW).

namlok HG 4/4 704 erfahren werden. Das bereits bestehende Angebot «Furka Express», welches in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Busunternehmen DOMO betrieben wird, wurde zwischenzeitlich weiter ausgearbeitet. Dabei können die Besucher der DFB mit dem Busunternehmen an die Furka anreisen, was bisher erst von Luzern aus möglich war. Erweitert wurde das Angebot nun durch die Abfahrtsorte Zürich, Cham und Flüelen. Den am Stand aufgelegten Wettbewerb hat der Verfasser



Eines der Resultate in der MEKW-Vitrine: der SBB-Güterwagen M6 67012.



Die eigens für die Rail Days 2019 von HAG lancierte SBB-Werbelokomotive.



Die Nachwuchsanlage bei HAG begeistert Generationen.


auch ausgefüllt. Mal schauen, wie genau er die Besuchermenge für 2019 einschätzen konnte...

Nicht immer einfach

Dass die Organisation solcher Events nicht immer einfach ist, ist durchaus klar. Man möchte jeweils ein noch attraktiveres Angebot als im Vorjahr machen, muss aber oft den technischen Gegebenheiten klein begeben. So waren die letztjährigen Fahrten mit der 01 202 direkt ins Areal des Ver-

kehrshauses ein grosser Erfolg, jedoch war ein themengebundener Fahrzeugeinsatz dieses Jahr zu komplex und musste bereits im Vorfeld verworfen werden. Die Besucher haben ein sehr breites Interessenspektrum. Während einige gerne die Präsentation eines Fahrleitungs-Lkw durch die Sersa Group Schweiz verfolgen, hätten andere lieber mehr Einblicke, wie sie der Modelleisenbahnklub Wil (MEKW) bietet. Die zeitgleich stattfindende Mitgliederversammlung des Verkehrshauses hat auch

ihre Vor- und Nachteile: Zwar benötigt die Versammlung Platz, der für die Ausstellung genutzt werden könnte, jedoch kommen die Rail Days bei den Mitgliedern sehr gut an, und sie besuchen diese Thementage gerne während der Versammlung.

Auch wenn die alte Schienenhalle, welche bald durch einen Neubau ersetzt wird, kurz vor Eröffnung noch ihre Altersgebrechen zeigte, waren die Rail Days 2019 wieder ein buntes und spannendes Treffen rund um die Schiene. 



Die Recyclingbahn-Anlage begeistert Jung und Alt gleichermaßen.



Die «Chatzestrecke-Bahn» dreht ihre Runden im Aussenbereich.



Interessierte Blicke bei den Modellen von Recyclingbahnen.



Bau | Unterführung im kompletten Selbstbau

Unten durch

Wie viel Zeit soll in ein Modellbauwerk investiert werden, das schliesslich kaum noch sichtbar sein wird? Etwa gleich viel wie bei einem sichtbaren! Zumindest solange es Spass macht, lautet die Schlussfolgerung nach dem Bau dieser kleinen Unterführung.

Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

Dass auf unserer kleinen Spielbahn unter der geplanten Stadt der fiktive Bahnhof einer Vorortbahn zu liegen kommen wird, war von Anfang an klar. Dazu hatte der RBS-Bahnhof unter dem Berner Hauptbahnhof inspiriert, doch stand lange nicht fest, wie er ausgestaltet werden sollte. Er reduzierte sich während der Planung immer mehr, und schliesslich blieb nur noch der Billettschalter im Fussgängertunnel, der auf das Vorhandensein einer Bahn schliessen lässt.

Auch der Baustil des Tunnels war lange unklar, und hinter der Ausführung in Kacheln steht eine eigene Geschichte: Auf eBay stiess ich auf das Buch «Märklin Moderne». Es ist eigentlich ein Katalog des Deutschen Architekturmuseums in Frankfurt zur gleichnamigen Ausstellung. Die Ausstellung – und das Buch – zeigt auf, dass die Modellbahner der Wirtschaftswunderzeit der Architektur der Nachkriegsmoderne gegenüber viel aufgeschlossener waren als heute. Als Beispiele wurden Bausätze moderner Bauten von Faller, Kibri, Vollmer und Vero (aus der DDR) gezeigt und in Bezug zu ihren realen Vorbildern gestellt. Das Buch ist uneingeschränkt zu

empfehlen und beleuchtet Gebäudebausätze aus einem ganz anderen und neuen Blickwinkel. Die Qualität von Gebäuden der Nachkriegsmoderne ist auch unter Architekturkritikern nicht unumstritten, doch eine Kernaussage des Werkes ist, dass die «vermeintlich spiessigen» Modellbahner der 1960er- und 1970er-Jahre dieser Baukultur gegenüber keine Berührungängste hatten, während auf heutigen Modellbahnen Fachwerkhäuser und Chalets darum wetteifern, die heile Welt besser darstellen zu können.

Ertappt! Hatte ich doch selbst nur alte Gebäude aus Stein und Holz vorgesehen. Das passte zwar zum nordischen Vorbildthema, doch wer will schon «Spiesser» oder «Bünzli» genannt werden? Die einzige und vermutlich sogar letzte Möglichkeit, der Moderne auf unserer kleinen Bahn doch noch ein Plätzchen einzuräumen, gab es im Untergrund. Schnell war klar, dass der Fussgängertunnel in den unvermeidlichen gelben oder orangen Keramikacheln der 1960er- und 1970er-Jahre erstrahlen sollte. Die Vorbildrecherche konnte beginnen, und schliesslich fand ich im Onlinearchiv der «Arbeiterbewegung Oslo» eine passende

Station. Das Bild von 1957 zeigt die Station «Nationalteatret» der Osloer Tunnelbanen (U-Bahn).

Umsetzung

Als Grundlage für alle Wände und die Decke wurden Hartschaum-Sandwichplatten aus dem Architekturmodellbau verwendet. Einmal zugeschnitten, wurde die innenliegende Kartonschicht abgezogen und der darunterliegende Hartschaum mit Moltofill-Holz-Reparaturspachtel verputzt. Diese Spachtelmasse besitzt genau die richtige Körnung für Putz im Massstab 1:87. Zudem war es damit recht einfach, die Rundungen des Billettschalters zu modellieren. Die Putzarbeiten wurden von Hand vorgenommen, die Spachtelmasse wurde eingerieben. Sie bildet eine sehr dünne Schicht, und eine Tube reicht somit ewig.

Nachdem die Mauern im Rohbau fertig waren, wurden alle Teile für die Türen und die Theke mit Verglasung angefertigt. Die durchgehende Scheibe mit den runden Ecken besteht aus einem 20 mm hohen Streifen Verpackungsmaterial eines Wiking-Fahrzeugs. Für die Rundungen wurde der Streifen vorsichtig um einen runden



Foto: Arbeiderbevegelsens Arkiv og Bibliotek

Dieses Bild, das ich in einem Archiv zur Osloer Stadtgeschichte fand, bildete die Vorlage. Aus dem Kiosk wurde die Billettverkaufsstelle.

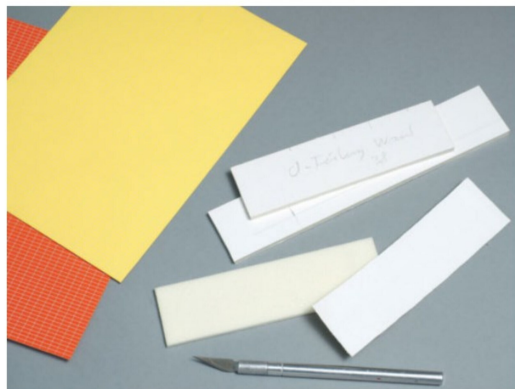
Stift herumgebogen, bis er passte. Die Fensterfassungen oben und unten bestehen aus den kleinsten U-Profilen aus Polystyrol von Evergreen. Um die Rundungen nachbilden zu können, wurden an den entsprechenden Stellen das innere L sorgfältig weggeschnitten. Theke und Türen bestehen

schliesslich aus passend zurechtgeschnittenem Plattenmaterial. Ein winziges Stückchen Polystyrol wurde dabei als Türklinke aufgeklebt.

Nun wurden alle Mauern im oberen Bereich, wo keine Platten verlegt wurden, matt-weiss gestrichen.

Am meisten Kopfzerbrechen bereiteten von Anfang an die Keramikkacheln oder vielmehr deren Darstellung. Erleichtert fand ich schliesslich die «Fliesen» bei www.stadtimmodell.de und bestellte sie sofort in den Farben Orange und Gelb. Die Ernährung folgte beim Auspacken: ▷

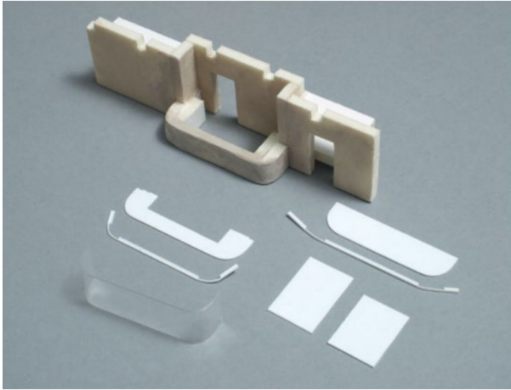
Lesen Sie weiter auf Seite 84



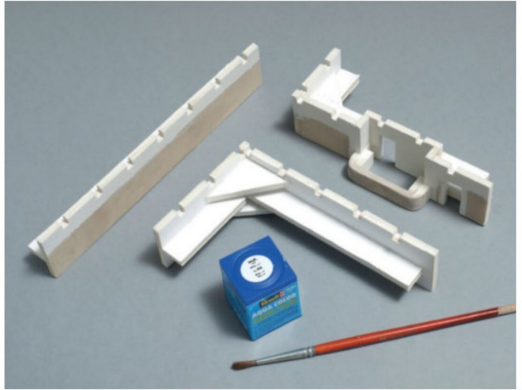
Die Grundlage für die Herstellung der Mauern bildeten wiederum Hartschaum-Sandwichplatten sowie die obligaten Keramikwandplatten.



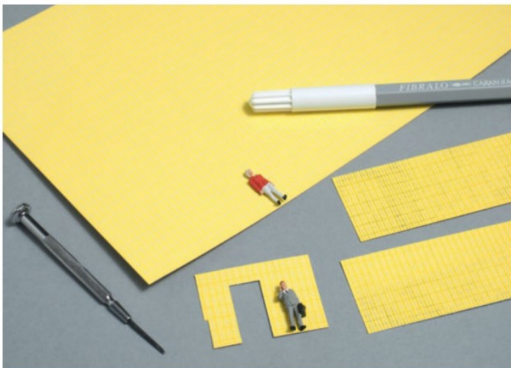
Nach dem obligaten Entfernen der Kartonschicht erfolgte das Anbringen des Verputzes mit einer feinkörnigen Spachtelmasse aus dem Baumarkt.



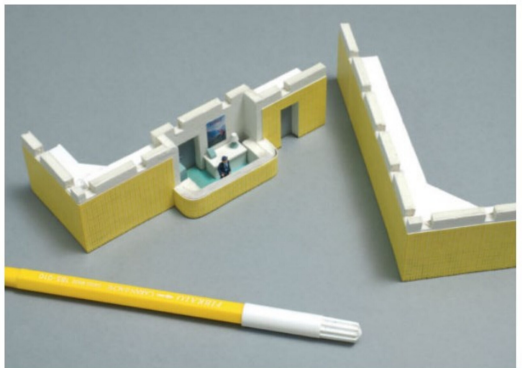
Bereits in diesem Stadium des Modellbaues wurden die Türen und die Verkaufstheke mit der Verglasung zum Weiterbau vorbereitet.



Die Wände wurden hinten und in den Ecken zur Stabilität zusätzlich verstärkt und danach im oberen, sichtbaren Bereich weiss gestrichen.



Die Keramikplatten entpuppten sich als zu gross und mussten «halbiert» werden. Die Alterung der Platten erfolgte mit einem grauen Filzstift.



Nach dem Aufkleben der Wandverkleidungen wurden die weissen Stellen an den Kanten mit einem gelben Filzstift nachgezogen und kaschiert.



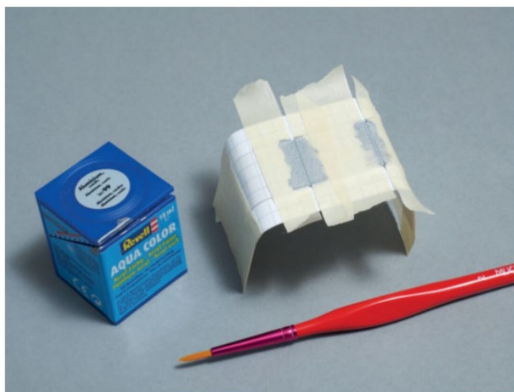
Die Türen wurden mit grauer Farbe gestrichen und die Türklinken mit der silbernen Revell-Farbe «Aluminium, metallic» farblich akzentuiert.



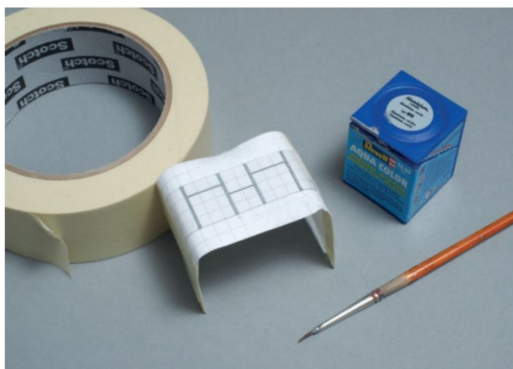
Die Inneneinrichtung des Verkaufsbereichs entstand aus Restmaterial aus der Bastelkiste und wurde zum Schluss mit Pigmentfarbe leicht gealtert.



Die kleinen U-Profile wurden nach und nach auf die Theke geklebt. Im Vordergrund die Teile für den oberen Abschluss der Verglasung.



Eine Fummelei und Geduldsfrage: Die Aluprofile wurden schrittweise auf die rund gebogene Verglasung des Verkaufstresens gemalt.



Das hinterklebte karierte Papier hat die Malarbeiten der Aluprofile sehr erleichtert, und das Endresultat überzeugt durchwegs.



Die Bahnhofsuhr und die Beschriftung aus Aufreibeuchstaben befinden sich auf einem transparenten Plättchen, das separat angebracht wurde.



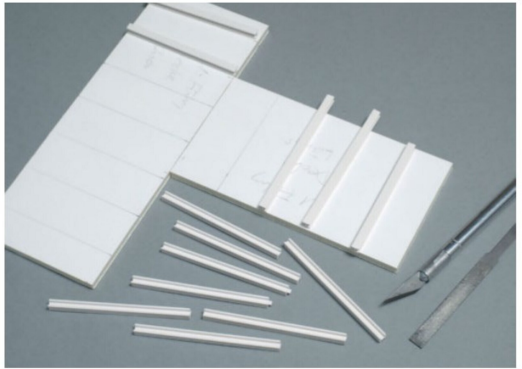
Die zeittypischen Sitzgelegenheiten entstanden aus den Abdeckungen von herkömmlichen Reissnägeln und kleinen U-Profilen aus Polystyrol.



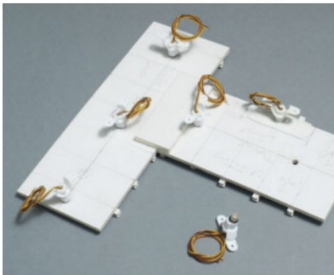
Die Tragkonstruktion der Sitzgruppen wurde mit lichtblauer Farbe von Revell gestrichen, und danach konnten die Sitzteller aufgeklebt werden.



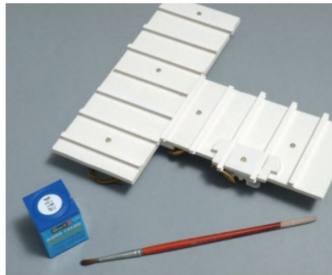
Die fertigen Wände warten auf den bevorstehenden Einbau. Davor liegen alle vorbereiteten Details wie die Sitzgruppen und Werbeplakate zur Montage.



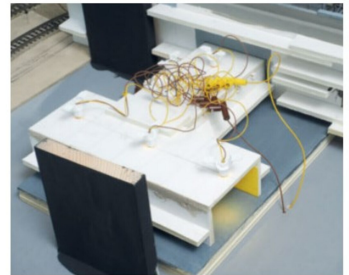
Die Doppel-T- oder H-Profile wurden zuerst zugeschnitten, exakt zurechtgefeilt und am Schluss an der Decke der Unterführung festgeklebt.



Eher unkonventionell erfolgte allerdings die Beleuchtung durch von oben in die Decke gesteckte Beleuchtungssockel mit LED.



Auch die Unterführungsdecke bekam einen hellen, mattweissen Anstrich. Die LED zur Beleuchtung sind auf diesem Bild sehr gut zu erkennen.



Die Verkabelung der LED erfolgte auf einfachste Weise durch Stecker, denn der Autor ist in der Elektrizität nicht sehr bewandert.

Die Nachbildung der Kacheln war tatsächlich sehr überzeugend, doch im Vergleich mit dem gewählten Original gleich doppelt so gross. Es folgten zahlreiche misslungene Versuche, die 2×3 mm grossen Keramikplatten in beiden Richtungen zu halbieren. Das Vorhaben gelang schliesslich mit dem kleinsten Schraubendreher aus einem Uhrmacherset, mit dem die zusätzlichen Fugen entlang eines Metalllineals sanft geprägt werden konnten. Um die weissen Originalfugen und die selbst geprägten gelben Fugen einander anzugleichen und die Kachelwände zugleich leicht zu altern, wurden sie mit einem hellgrauen Filzstift übermalt und gleich mit Küchenpapier wieder abgewischt. Der Filzstift gab kaum noch Farbe ab, was für unseren Zweck gerade ideal war. Dadurch ergab sich eine originalgetreu wirkende Patina. Die doch sehr anstrengende Prägearbeit hatte sich somit gelohnt – insgesamt waren es etwa 18 Meter Fugen, die selbst geprägt werden mussten. Die Keramikplatten konnten nun passend zugeschnitten und auf die Wände geklebt werden; sichtbare Kanten an den Ecken wurden mit einem gelben Filzstift eingefärbt.

Die Inneneinrichtung ist der Fantasie entsprungen und wurde aus Restteilen aus der Bastelkiste zusammengebaut, eingefärbt und am Boden mit Farbpigmenten leicht gealtert und verschmutzt. Die Türen bekamen einen hellgrauen Anstrich, die Türfallen wurden alufarben. Danach konnten auch die winzigen U-Profile der Fensterfassung schrittweise auf die Verkaufstheke geklebt werden. In der Mitte wurde für die Schalteröffnung ein Stück von 10 mm frei gelassen. Die Theke wurde schwarz und die U-Profile alufarben gestrichen.

Viel Geduld benötigte das Malen der übrigen Fensterrahmen direkt auf die Verglasung. Zur besseren Orientierung wurde auf der Rückseite ein Stück kariertes Papier aufgeklebt. Auf der Vorderseite konnten dann Streifen für Streifen abgedeckt und bemalt werden. Nach etwa vier Schichten stellte sich jeweils die Illusion eines echten Profils ein. Die Revell-Aqua-Farben haben den Vorteil, dass sie nach einer Stunde bereits übermalt werden können. Trotzdem liess ich sie vor dem Überkleben 24 Stunden trocknen. Erst ganz am Schluss wurde die Öffnung in der Mitte unten aufgeschnitten und somit der Schalter geöff-

net. Im oberen Bereich kamen die Uhr und die Beschriftung hinzu. Die Uhr wurde im Internet gesucht, passend verkleinert und aufgeklebt, die AbreibeBuchstaben stammen von Woodland Scenics. Uhr und Schrift wurden auf ein neues Klarsichtstück aufgebracht, was viel einfacher war, als sie direkt an die Verglasung mit ihren Rundungen anzubringen. Das fertige Bauteil wurde danach innen an die obere Fensterfassung geklebt, was eine ausgezeichnete Tiefenwirkung ergab.

«Plastic is fantastic!»

Kunststoff war in den 1970er-Jahren ein angesagtes Material und wurde selbst für Möbel angewandt. So sollten auch in der Unterführung einige spartanische, aber farbig leuchtende Sitzgelegenheiten aufgestellt werden. Die Sitzteller entstanden aus den Abdeckungen von Reissnägeln, die zuerst vorsichtig entfernt wurden. Mit der Pinzette wurden sie danach genau mittig unter den Stanzbolzen eines Bürolochers gesetzt und ausgestochen. Die Traggestelle für jeweils drei Sitzteller entstanden aus denselben U-Profilen wie die Fensterfassungen. Die Dreiersitzgruppen wurden zusam-

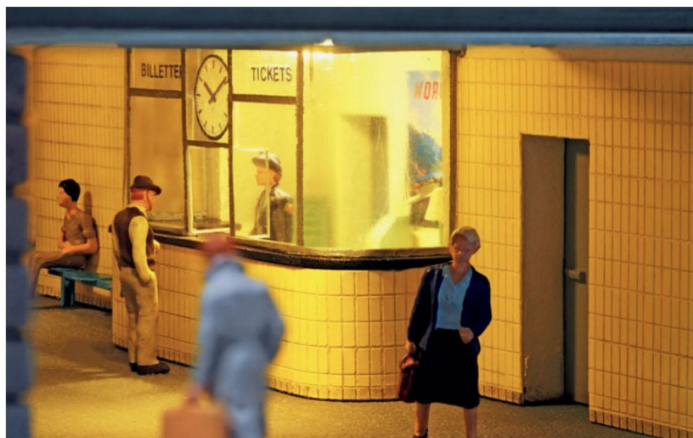
men mit den Figuren direkt auf die Wände geklebt, weil die Unterführung nicht mit dem Boden verklebt werden, sondern abnehmbar gestaltet werden sollte.

Zur weiteren Detaillierung der Wände wurden zeittypische Plakate in Dreiergruppen auf Karton aufgeklebt und auf den Kacheln befestigt.

Die Decke

Weil über dem Personentunnel eine Stadt gebaut ist, welche ziemlich schwer auf der Konstruktion lastet, musste die Decke stabil konstruiert werden. Deshalb wurden auf die verputzte Decke in relativ engen Abständen (15 mm) massive H-Profile aus Polystyrol geklebt. Auch die Decke bekam einen Anstrich in mattem Weiss.

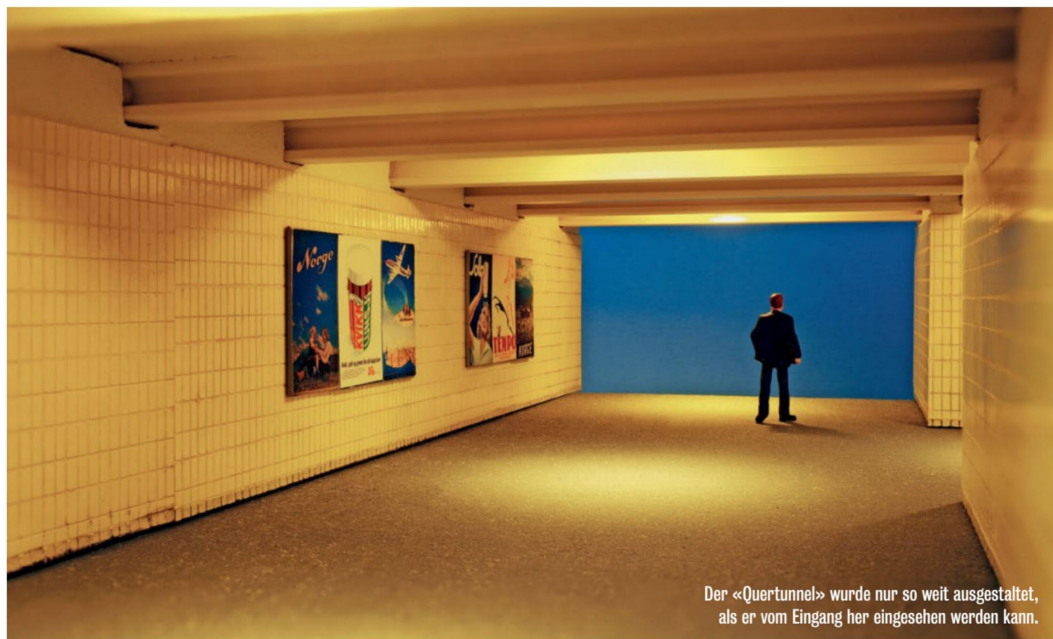
Die Beleuchtung der Unterführung besteht, sehr simpel, aus handelsüblichen Beleuchtungssockeln, die kopfüber von oben in entsprechende Öffnungen gesteckt wurden. Auf der Innenseite ist so nur der Kopf des Birnchens, eine schlichte Wölbung, sichtbar, was äusserst originalgetreu wirkt. Selbstverständlich sind LED hier eine absolute Notwendigkeit, denn heiss werdende Glühlämpchen würden den Schaumstoff



Kurz nach der Eröffnung herrscht rege Betriebsamkeit, und die Dame am Schalter ist ausgelastet.

zum Schmelzen bringen und könnten gar einen Brand auslösen. Ich bin kein Freund von viel Elektronik, und so wurden einfach alle Kabel durch Stecker miteinander verbunden. Die Wirkung dieser Beleuchtung ist ausgezeichnet.

Die Unterführung ist zwar tatsächlich kaum sichtbar, kann aber bei Bedarf einfach herausgenommen werden. Der Aufwand war mir schliesslich doch zu gross, um die ganze Konstruktion einfach dauerhaft mit der Modellbahn verkleben zu wollen. ❌



Der «Quertunnel» wurde nur so weit ausgestaltet, als er vom Eingang her eingesehen werden kann.

Technik | Interaktionsknöpfe bei Smilestones

Spielereien beleben die Miniaturwelt

Maschinenbauingenieur Martin Reimann entwickelt Gimmicks oder Spielereien für Smilestones. Besucher können dabei mit Knopfdruck etwas in Bewegung setzen in der Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinfall, wo demnächst die zweite Bauetappe in Betrieb geht.



Ein schwebender Osterhase in Goldfolie?
Bei Smilestones wird viel getüftelt – und auch umgesetzt.

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

Es macht die Anlage für Besucher attraktiver, wenn man etwas bewegen kann oder suchen muss», sagt Martin Reimann. Der 39-jährige Maschinenbauingenieur ist seit gut einem Jahr zu 60 Prozent für Smilestones tätig und betreut Spezialprojekte. Dazu gehört eben die Entwicklung von sogenannten Gimmicks oder Spielereien für die Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinfall, die im November 2018 ihren Betrieb in einem ehemaligen Betriebsgebäude der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) aufgenommen hat. Dort, im ersten Stock, hat Martin Reimann seinen Arbeitsplatz, an dem er solche Spielereien entwirft.

Entwurf erst am Computer

Er tut dies am Computer mit einem speziellen technischen Designprogramm (CAD). Auf dem Bildschirm erscheint die dreidi-



Martin Reimann drückt einen Interaktionsknopf, der eines seiner Gimmicks in Bewegung setzt.



An diesem Platz wird bald das Modell der Schokoladenfabrik stehen.



Diskussion unter Erbauern über die richtige Linienführung der Bahn.

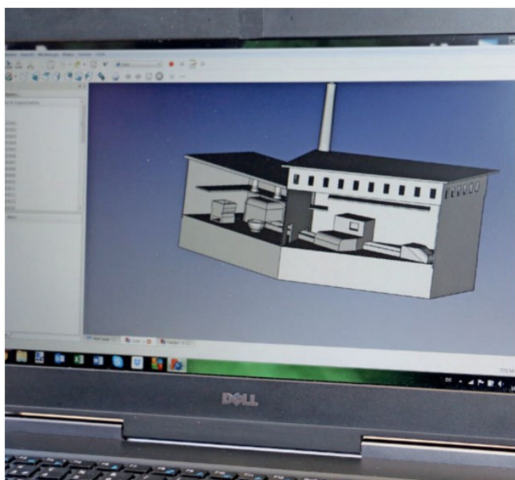
mensionale Darstellung einer Maschine mit einer schräg gestellten Schublade und drei schmalen Stufen. Diese lassen sich über einen darunter angebrachten Motor, der üblicherweise die Scheibenwischer eines Autos antreibt, bewegen. Das Modell ist nicht nur auf dem Computerbildschirm ersichtlich, sondern existiert bereits in einer Ausführung aus Holz. Wird die hölzerne Maschinenkonstruktion an eine Stromquelle angeschlossen, setzt sie sich in Bewegung und befördert kleine Schokoladen-

täfelchen stufenweise nach oben, wo diese Stück für Stück über eine Kante auf ein Förderband fallen, das später darunter installiert wird. Beides zusammen wird das Herzstück eines neuen Gimmicks auf der Smilestones-Anlage.

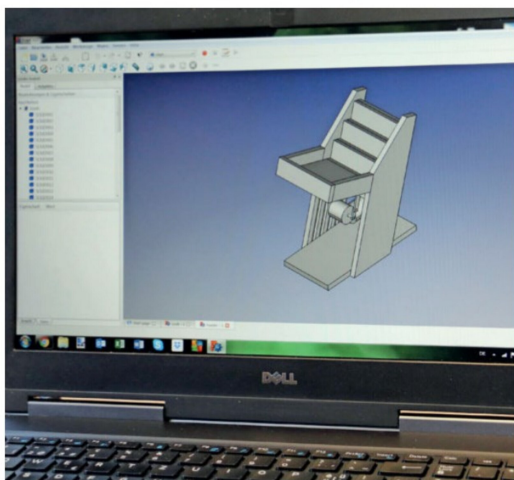
Nachbau Schokoladenfabrik

Die mechanische Spielerei wird dereinst im Hintergrund laufen, in Kombination mit dem Nachbau der Schokoladenfabrik von Lindt & Sprüngli in Kilchberg. Das Modell

der Fabrik existierte beim Besuch der LOKI in Neuhausen erst im Computer als CAD-Entwurf. Auf diesem war auch das Innenleben der Fabrik mit den Produktionsanlagen ersichtlich. Dazu gehören Rührwerke im Miniaturformat, hergestellt nach der CAD-Vorlage in einem 3-D-Drucker. Stellt man die Miniaturmaschinen auf eine Induktionsunterlage und lässt schwachen Strom fließen, startet der Rührvorgang – allerdings ohne Schokoladenmasse, denn dafür sind die Modellmaschinen viel zu klein.



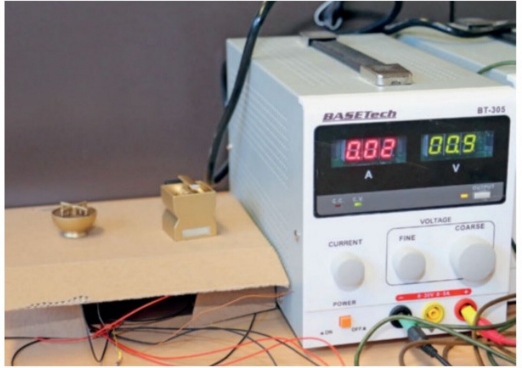
CAD-Entwurf des Modells der Schokoladenfabrik von Lindt & Sprüngli.



So wird die Maschine für die Ausgabe der Schöggeli aussehen.



Die Maschine als Holzausführung mit Scheibenwischermotor.



Hier die Rührwerke in miniature aus dem 3-D-Drucker.



Interaktionsknopf für einen Baukran und für einen Hochseilakt.



Mit diesem Knopf lässt sich der Lift beim Schloss Laufen in Bewegung setzen.

Sobald alle Komponenten für den Nachbau der Lindt-Schokoladenfabrik – einen solchen gibt es bereits in der Miniatur-Wunderwelt in Hamburg – bereit sind, «geht es auf die Anlage zum Ausprobieren», erklärt der Konstrukteur.

Neue Bergwelt entsteht

Wie Martin Reimann weiter ausführt, ist in der zweiten Ausbaustufe von Smilestones der Platz dafür bereits ausgespart – mit Platzhaltern für das Förderband im Untergrund. Diese ist der Schweizer Bergwelt mit dem berühmten Dreigestirn von Eiger, Mönch und Jungfrau im Berner Oberland und dem nicht minder bekannten Matterhorn in Zermatt gewidmet. Der seit Anfang Jahr neu aufgebaute Teil der Modellanlage wird am 28. September eröffnet. Der Nachbau der Schokoladenfabrik wird dort, wie

in der Realität auch, am Rande eines Sees stehen, über dem dank einem weiteren Trick diverse Objekte frei schweben sollen, so Reimann. Den Aufwand für die Konstruktion schätzt er auf insgesamt 150 Stunden.

Der ganze Mechanismus für die Modellfabrik muss dabei so gesteuert werden, dass das Förderband just in dem Moment ein Schöggeli in die Ausgabeschublade wirft, in dem jemand auf den Interaktionsknopf drückt. 25 solcher Knöpfe sind nach Auskunft von Reimann schon auf der Anlage installiert. Damit können Gimmicks ausgelöst und zum Beispiel ein Baukran, Radfahrer und die Lifte beim Schloss Laufen am Rheinfall in Bewegung gesetzt oder ein Hochseilakt gestartet werden. «Ich muss die Software erst noch schreiben für die präzise Ausgabe der Lindt-Schöggeli», betonte bei der Besichtigung von Smilestones

der Maschineningenieur. «Es gibt immer wieder Kinderkrankheiten, die zu beheben sind, und manchmal ist es so, dass etwas im Labor zwar funktioniert, aber auf der Anlage noch nicht», sagt Reimann. Anpassungsarbeiten seien daher wichtig, ebenso Wartungs- und Unterhaltsarbeiten, damit die Gimmicks einwandfrei funktionierten.

Weitere neue Gimmicks

Martin Reimann, der daneben noch bei einer Firma arbeitet, die Berechnungssoftware und Engineeringlösungen für vielfältigste Einsätze verkauft – von der Pharmaindustrie und der Medizin über die Raumfahrt und den Flugzeug- und Fahrzeugbau bis hin zu Pumpstationen und dem Rohrleitungsbau –, setzt als Techniker Ideen um, die in erster Linie von Raphael Meyer stammen. Dieser ist der Initiator von


Zahlen und Fakten zu Smilestones

1. Abschnitt – «Vom Säntis bis zum Rheinflall: Anlage im Massstab 1:87 in Normalspur H0 mit 80 Zügen und 1000 Metern Gleis, 350 Häusern und Brücken, 400 Automobilen, 15 000 Figuren und 5000 Lampen sowie 10 000 Metern Kabel, die für sämtliche Bewegung sorgen.

2. Abschnitt – «Schweizer Bergwelt»:
Am 28. September werden zusätzliche 120 m² Anlagenfläche eröffnet, auf denen 40 Züge (H0 und Schmalspur) auf 300 Metern Gleis fahren werden. Dazu gibt es 300 Automobile, 200 Häuser und Brücken sowie 8000 Figuren.

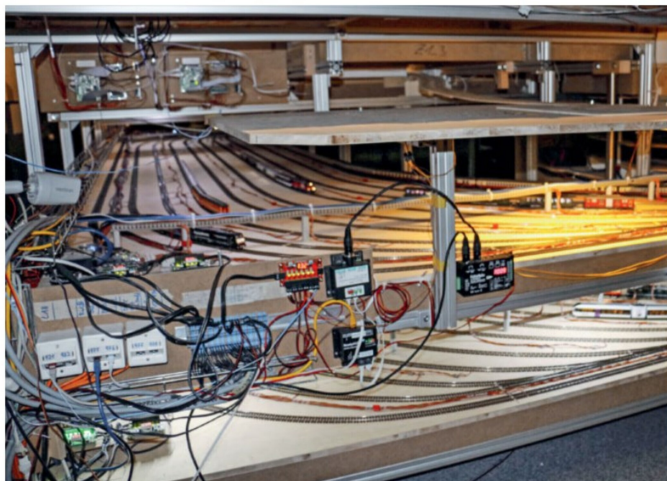
Finanziert werden die auf 4,5 Millionen Franken veranschlagten Kosten nach Angaben von Smilestones durch Investoren, Sponsoren und die Besucher. Derzeit werden zwischen 2500 und 5500 Eintritte monatlich gezählt in der Miniaturwelt in Neuhausen. Die aktuelle Angestelltenzahl beläuft sich auf 24 Vollzeitstellen. In den Jahren 2020 bis 2023 ist die Eröffnung weiterer Abschnitte mit zusätzlichen 350 m² Anlagenfläche geplant. (atp)

Weitere Infos und Bilder im Internet unter www.smilestones.ch

Smilestones und amtiert dort heute als Kreativdirektor. Kommt Meyer mit einer neuen Idee für eine Spielerei zu Reimann, macht dieser ein Konzept und einen ersten Entwurf mit CAD. In Absprache mit dem Kreativdirektor wird der dann so weit optimiert, bis der Gimmick bereit ist zur Umsetzung auf der Anlage. Für die neu entstehende Bergwelt hat Konstrukteur Reimann auch das Modell eines Rettungshelikopters weiterentwickelt, sodass auf Knopfdruck hin beide WRotoren in Bewegung gesetzt und die Seilwinde runtergelassen werden können. Als weitere Spielereien sind eine Trachtentanzgruppe und ein Schiessstand, bei dem nach alter Manier die Scheiben noch rauf- und runtergelassen werden, in der Bergwelt vorgesehen, die in der grossen Miniaturwelt am Rheinflall bald zu besichtigen sein wird. 



Per Knopfdruck lassen sich auch die Radfahrer entlang des Modell-Rheins bewegen.



Für die Interaktionsknöpfe braucht es eine komplexe Verkabelung im Untergrund der Anlage.



Martin Reimann mit dem Modell eines Rettungshelikopters, der sich ebenfalls bewegen lassen wird.



Porträt | Eine exotische Anlage auf kleiner Grundfläche in Spur H0e

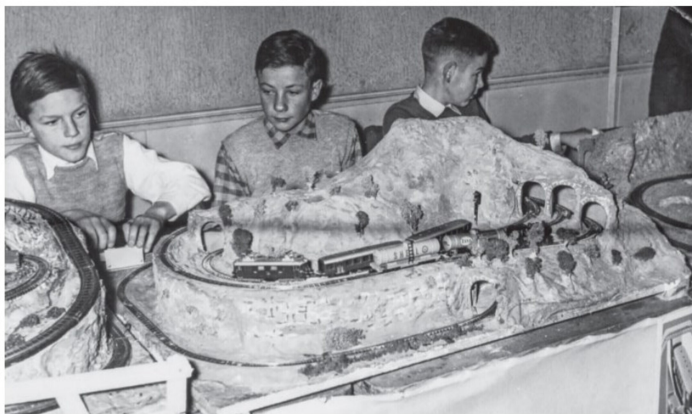
Die Inselbahn von Balu

Eine entschleunigte Modellbahn im Massstab 1:87 auf der Fläche von einem Quadratmeter oder wenig mehr, ein einziger Zug mit Tempo 30 statt 140, eine Fantasiewelt. Diese Vorgaben hatte sich Jürg Ehrbar für sein neues Werk gemacht. Was herauskam, ist die Anlage Balu.

Von Jürg Ehrbar (Text/Fotos)

Das Eisenbahnvirus wurde mir in die Wiege gelegt. Von wem, weiss ich nicht. Mit drei Jahren hatte ich bereits meine Spur-0-Bahn: ein Gleisoval, eine Dampflokomotive mit Federaufzug und drei Wagen. Bis zu meiner elektrischen Märklin ging es aus finanziellen Gründen allerdings noch zehn Jahre. Ab da war ich als Teppichbahner voll beschäftigt, wobei die Strecke natürlich nicht immer auf dem Teppich blieb, sondern mittels Bauklötzen haarsträubend in die Höhe führte. Wehe, wenn in diesem Stadium die jüngere Schwester den Raum betrat!

Allerdings erhielt ich zuvor, etwa mit zehn Jahren, Kontakt zur Wesa-Bahn. Diese elektrische Bahn war ein Schweizer Produkt aus Inkwil mit der seltenen Spurweite 13 mm. Ein Schulkollege fand eine



Mit unserer Wesa-Anlage haben wir den 1. Preis in der Jugendkategorie eines Wettbewerbs gewonnen.



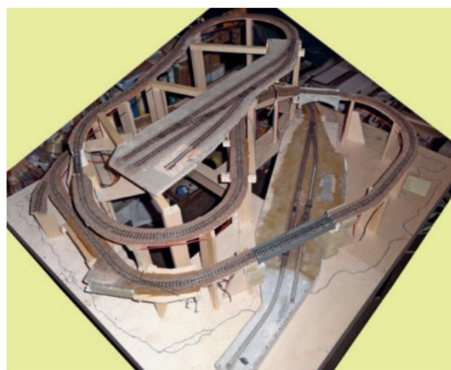
Meine erste Spielbahn. Die Strecken führten mittels Bauklötzen haarsträubend in die Höhe.

solche Bahn unter dem Weihnachtsbaum, und so war ich öfters bei ihm am «Weselen». Irgendwie bekamen wir mit, dass die Firma Stauffer AG in Bern, Generalvertreter für Wesa Schweiz, einen Anlagenwettbewerb für Wesa-Modellbahnanlagen ausgeschrieben hatte. Wir bauten also eine kleine Anlage (wohlverstanden ohne Papa im Hintergrund) und gewannen gleich den 1. Preis in der Jugendkategorie. Der Preis war ein Güterwagen nach Wahl. Ein Jahr später waren wir wieder mit einer Anlage mit selbst gebauter Fahrleitung dabei. Die grosse Sensation war, dass wir als Einzige zwei Züge unabhängig auf der Anlage steuern konnten. Die Dampflokomotive über die beiden Schienen und die Re 4/4 über eine Schiene und die Fahrleitung. Der Bruder meines Freundes absolvierte eine Lehre als Fernmeldemonteur und entwickelte uns einen speziellen Trafo für dieses Zweizugsystem.

Hingegen weiss ich ganz genau, woher mein Interesse an der Dampftraktion kommt: Während meiner Zeit an der Unterstufe, Anfang der 1950er-Jahre, hörte ich auf dem Schulweg fast täglich das Schnauben und Pfeifen einer Dampflokomotive. Es war die kleine Lok der Berner Gaswerkbahn, welche ihre Kohlewagen über die 35-0/00-Rampe zur GBS-Station Wabern beförderte. Nach der



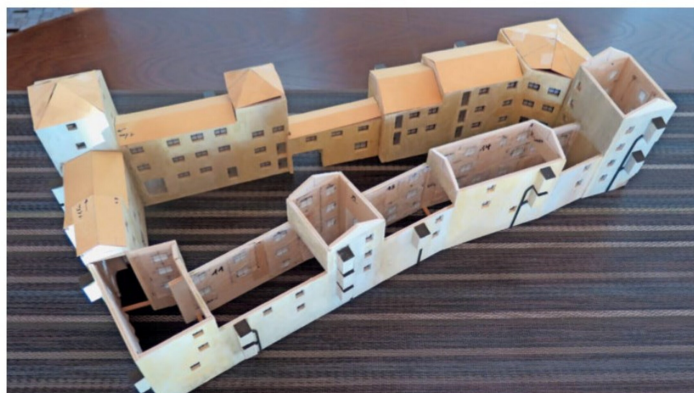
Ein Bild aus meiner RhB-Dampfepoche: ein Bahnhofsgebäude des Typs Zerne. Irgendwann hatte ich allerdings genug von der Bündner Bahn.



Die Abmessungen der Balu-Grundplatte betragen 110 × 120 cm.



Die bizarren Felspartien sind aus Hartschaumplatten, die härter als Styropor sind.



Häuser und Bäume kommen aus der eigenen Werkstatt. Die Grundplatte mit der Stadt ist abnehmbar.



Hafenstation Baluba: Für den Bau des Frachtschiffes habe ich Polystyrolplatten und -profile verwendet.

Märklin-Epoche folgte diejenige der LGB. Eine feste Anlage gab es nicht, spontan wurde jeweils im Garten oder in der Wohnung aufgebaut. Dieser Bahn widmen sich nun mein Sohn und seine Kinder. Als dann Bemo die Schweizer Modelle auf den Markt brachte, war ich natürlich sofort in H0m dabei. Ich erstellte mehrere Anlagenteile à la RhB, welche ich aber aus Platzgründen weitergab. Überhaupt hatte ich am Planen und Bauen immer mehr Spass als am Bähnlen.

Trotz meinen alljährlichen Ferien im RhB-Land hatte ich irgendwann genug von den roten Zügen, die wahrscheinlich bald in jedem zweiten Haushalt ihre Runden drehen würden. Inzwischen war ich pensioniert, und meine Devise lautete: entschleunigte Modellbahn 1:87, H0e, Fläche 1 m² oder wenig mehr, ein einziger Zug mit Tempo 30 statt 140, eine Fantasiewelt. Also weit entfernt von RhB, MOB, Mariazellerbahn. Heraus kam die Anlage Balu.

Auf nach Balu!

Sehr vielen Eisenbahnfans dürfte mittlerweile die Bahn auf der Insel Balu bekannt sein. Der Bahnbetrieb ist nicht besonders aufregend: Sechsmal am Tag fährt die Bahn vom Hafen zur kleinen Stadt hoch, immer im Anschluss an das Kursschiff, das mit einer Fahrzeit von 40 Minuten von der Hauptinsel herüberfährt. Nach Bedarf verkehrt zudem ein kleines Frachtschiff nach Balu.

Die Bahn besitzt nur einen einzigen Zug, eine Diesellok (die wegen der starken Steigung immer talseitig steht), einen gemischten Personen-/Gepäckwagen und zwei Güterwagen. Das ganze Rollmaterial ist bereits



Die H0e-Gleise und -Weichen sind von Peco, jedes Schienenstück hat seine Einspeisung. Die Weichenherzstücke sind polarisiert.



Lokomotive und Wagen sind Umbauten aus Bemo- und Lilliput-Modellen. Grossen Wert lege ich auf das Vorhandensein von Tunnelröhren.



Gefahren wird analog mit einer Impulsbreitensteuerung von Lauer.



Sechsmal am Tag fährt die Bahn vom Hafen zur kleinen Stadt hoch.



etwas in die Jahre gekommen, beinahe schon nostalgisch. In der Hafenstation Baluba herrscht immer geschäftiges Treiben, denn nebst den Touristen kommen auch Sportfischer, Taucher und Jachtbesitzer hierher. Die skurrilen, senkrecht aus dem Meer aufragenden Felsen sind selbst für diese Gegend aussergewöhnlich. Das kleine Städtchen Baluo, zum Schutz gegen die einstigen Seeräuberangriffe wie eine Festung angelegt, ist vollständig auf die Bedürfnisse der Touristen ausgerichtet. Es gibt einige Hotelzimmer und ein grosses Restaurant nebst dem üblichen Souvenirangebot. Von der grossen Aussichtsplattform aus geniesst man einen grandiosen Blick auf das Meer und die weiteren Inseln am Horizont. Früher gab es anscheinend noch einen Pfad vom Hafen zum Ort. Trotz meiner mehrmaligen Besuche auf der Insel habe ich ihn immer noch nicht gefunden.

Sie haben es sicher bereits bemerkt: Diese schöne Insel und die kleine Bahn existieren nur bei mir zu Hause im Massstab 1:87. Die Abmessungen der Grundplatte betragen gerade einmal 110×120 cm. Der Höhenunterschied zwischen Baluba und Baluo beträgt 30 cm, die Streckenlänge gut 6 m. Die Grundplatte der Anlage sitzt auf vier Metallbeinen ca. 90 cm ab Boden. Die Trasseebretter sind aus 6 mm dickem Sperrholz und ruhen auf massiven Kant-hölzern. Der Gleisschotter in verschiedenen Farben kommt von ASOA. Stützmauern und Tunnelportale wurden in der bekannten Gipsritztechnik auf Sperrholz hergestellt. Die bizarren Felspartien sind aus Hartschaumplatten, die härter sind als Styropor und deshalb angenehme statische Eigenschaften besitzen. Für den Bau des Frachtschiffes habe ich Polystyrolplatten und -profile verwendet.

Die sieben Weichen mit Antrieben von Traintronic lassen einen kleinen Rangierbetrieb zu. Das kleine Weichenstellpult lässt sich am Anlagenrahmen anstecken oder bei Nichtgebrauch im Innern der Anlage verstauen.

Die H0e-Gleise und -Weichen sind von Peco, jedes Schienenstück hat seine Einspeisung. Die Weichenherzstücke sind polarisiert, die kleine Lok ist dankbar dafür. Lok und Wagen sind Umbauten aus Bemo- und

Das ganze Rollmaterial ist bereits etwas in die Jahre gekommen, beinahe schon nostalgisch.

Liliput-Modellen. Häuser und Bäume kommen aus der eigenen Werkstatt. Die obere Bahnhofplatte sowie die Grundplatte mit

der Stadt sind getrennt abnehmbar, um eventuell nötige Eingriffe auf die Tunnelstrecken zu ermöglichen. Grossen Wert lege

ich auf das Vorhandensein von Tunnelröhren. Es gibt bei Anlagen nichts Hässlicheres als übergrosse Tunnelportale mit Ein-



Balu ist auf den Tourismus ausgerichtet: Es gibt ein grosses Restaurant ...




... einige Hotelzimmer und das üblichen Souvenirangebot.



Das kleine Städtchen Balu wurde zum Schutz gegen die einstigen Seeräuberangriffe wie eine Festung angelegt.

blick in das Innenleben der Anlage. Gefahren wird analog mit einer Impulsbreitensteuerung von Lauer. Damit kann sich das Züglein schön langsam und ohne zu ruckeln fortbewegen. Die Bauzeit umfasste ein gutes Jahr. Dabei war die Herstellung der Bäume recht arbeitsintensiv.

Aus Altersgründen würde ich die Anlage gerne an einen Liebhaber des geruhigen Bahnbetriebes abgeben. Weitere Auskunft unter ehrb@bluewin.ch oder Tel. 033 722 32 85. 

Eingestellte Bahnstrecken der Schweiz

Natürlich war ich nicht schon immer pensioniert. Nach der Lehrzeit als FEAM (Fernmelde- und Elektronik-Monteur) ging ich zur Brienz-Rothorn-Bahn und heizte während vier Jahren den Dampflokzügen ein. Anschliessend war ich bei der MOB während 36 Jahren als Lokführer tätig. Als ich dann endgültig von den Schienen runterkam, widmete ich mich intensiv meinem zweiten Hobby, den eingestellten Bahnstrecken der Schweiz. Das Ergebnis ist die Website www.eingestellte-bahnen.ch, die ab 2007 bearbeitet wird. Im Grossen wie im Kleinen galt meine Liebe immer den Schmalspurbahnen. Die Normalspur interessiert mich weniger. Die in sich abgeschlossenen Streckennetze der Schmalspur zeigen so viele Eigenheiten, zum Teil fernab jeglicher Norm. Das hat es mir angetan.

JE



Von der grossen Aussichtsplat-
form aus geniesst man einen
grandiosen Ausblick auf das Meer.

Medientipps



Mit den Augen des Lokführers

Welcher Bahnliebhaber träumt nicht davon, Lokführer zu sein und wenigstens für einmal die Welt aus dessen Sicht zu sehen? Diesen Traum hat der bekannte Autor Hans-Bernhard Schönborn aufgenommen und das Werk «Mit den Augen des Lokführers» gestaltet. Der Untertitel verspricht eine Reise «Unterwegs auf schmaler Spur in der Schweiz». Auf dem grössten zusammenhängenden Meterspurnetz der Schweiz zeigt der Autor ausgewählte Punkte während der Fahrt aus verschiedenen Blickwinkeln. Es gibt das Bild aus dem Führerstand, das aus der Gegenrichtung, das aus Fahrgastsicht aus dem Zug, das von aussen und das historische Bild. So führt das Buch durch die Landschaften und zeigt die Strecke aus interessanten und unbekannten Blickwinkeln.

Mit der steten Lektüre stellt sich heraus, dass lediglich die «Glacier-Express-Welt» thematisiert und die anderen, ebenfalls interessanten Schmalspurbahnen ausser Acht gelassen werden. Einzig die Netze der DFB und der Misoerlinie (auch RhB) werden gestreift. Aufgewertet wird das Werk mit einem Kapitel zum Wandel des Arbeitsplatzes der Lokführer von der Dampflok bis hin zum Komet. Den Abschluss bildet die Würdigung des Lokpersonals im Kapitel «Traumberuf Lokführer/in».

Auch wenn das Buch nur einen Bruchteil der Schweiz aufzeigt, glänzt es mit vielen neuen Perspektiven aus einer für Reisende ungewohnten Perspektive. HRo

Mit den Augen des Lokführers, Hans-Bernhard Schönborn
1. Auflage, 2018, gebunden, 176 Seiten, 23 × 26,5 cm,
über 440 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos, Skizzen und Karten,
ISBN 978-3-613-71557-8, transpress-Verlag,
www.transpress.de

Preis: EUR 29,90



Modellbahn Kurier Digital 2019

Seit zwölf Jahren erscheinen beim EK-Verlag in loser Folge Ausgaben mit dem Schwerpunkt digitale Modellbahn. Mit der Ausgabe «Digital 2019» wurde übrigens der Erscheinungszeitpunkt des Magazins den Neuheftenanlieferungen im digitalen Sektor angepasst.

Ein Schwerpunktthema sind die verschiedenen Bedienkonzepte, also die Schnittstelle zwischen dem Modellbahner und dem Digitalsystem. Dazu findet sich im Praxistest ein Porträt über die neuen Handregler von Tams und Lenz. Ein weiteres Kapitel widmet sich dem Digitalbus BiDiB in Theorie, den bereits verfügbaren Anwendungen und künftigen Entwicklungen. In einer Systemübersicht werden Zimos neue Zentrale MX10EC und das universelle StEin-Modul präsentiert.

Auch der Alleskönner unter den Decodern, der QDecoder, erhält ein Kapitel, in welchem den Anfängern die Angst vor dem Programmieren genommen wird.

Zusätzlich folgen Porträts über Märklins WebApp für die Central Station 3, die überarbeitete Z21-App für Android und iOS von Roco und die aktuellen CAN-Module für die Digitalsysteme von Märklin und Zimo.

Dass sich dieses Sondermagazin zum Standardwerk für Modellbahner mit einer digitalen Modellbahn entwickelt hat, muss nicht erläutert werden. Auch für Neo-Digitaler ist es eine spannende Lektüre, welche die Vielseitigkeit der digitalen Modellwelt zeigt. HRo

Modellbahn Kurier Nr. 52 – Digital 2019
1. Auflage, 2019, Broschur, 92 Seiten, 21 × 28 cm,
zahlreiche Farbfotos und Skizzen,
ISBN 978-3-8446-1754-2, EK-Verlag,
www.ekshop.de

Preis: EUR 12,50



Eisenbahn in der Schweiz

Bei diesem Werk handelt es sich um eine aktualisierte Neuauflage der beiden Bücher «Schweiz. Die Eisenbahngeschichte» und «Die schönsten Eisenbahnen der Schweiz». Wer diese Bücher bereits im Regal stehen hat, wird sehr wahrscheinlich keine grossen Überraschungen erleben. Anders der Rezensent. Das Buch ist klar strukturiert und in zwei Teile gegliedert: Auf die Geschichte der Eisenbahn folgt ein Überblick über 50 Traumstrecken.

Die Schweizer Bahngeschichte zu porträtieren, ist beinahe ein Ding der Unmöglichkeit, nichtdestotrotz haben die Beckmanns eine spannende Zeitreise durch die Schweiz bilden können und diese dabei noch mit zahlreichen, teilweise unbekannten Fotos geschmückt. Es ist äusserst zu loben, dass das Werk nicht in der «guten alten Zeit» stehen geblieben ist und auch die heutige Bahnwelt aufzeigt.

Im zweiten Teil werden verschiedene Bahnlinien porträtiert: ein bunter Mix aus internationalen Magistralen und touristischen Panoramastrecken. Enthalten sind etwa viele Strecken im Jura, im Mittelland, im Wallis, im Waadtland, in Bern und Luzern sowie im Tessin. Sogar einige Museumsbahnlinien wurden mitberücksichtigt.

Es ist ein sehr interessantes Werk, das zu empfehlen ist. Allerdings wäre es ratsam, das nächste Mal einen Schweizer Bahnspezialisten hinzuzuziehen, der die technischen Fehler ausmerzen kann. HRo

Eisenbahn in der Schweiz, Silvia und Dietmar Beckmann,
1. Auflage, 2018, Hardcover, 288 Seiten, 22,7 × 27,4 cm,
ca. 330 Farb- und Schwarz-Weiss-Fotos,
ISBN 978-3-95613-047-2, GeraMond-Verlag GmbH,
www.geramond.de

Preis: EUR 24,99

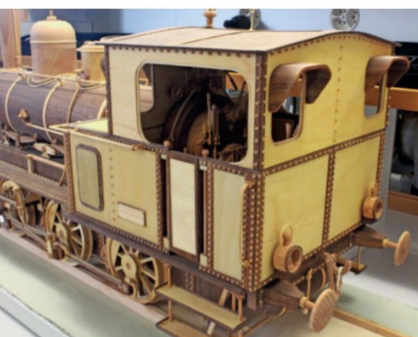


Rollmaterial | Porträt

Bunte Schmalspurbahnen

Per Zufall entdeckte Walter Iten in der «Modell-Eisenbahn» 1985 einen Bericht über eine Schmalspurbahnanlage. Davon inspiriert baute er nach und nach die unterschiedlichsten Schmalspurfahrzeuge in den Spuren 0m und 0e nach. René Stamm hat Walter Iten besucht und berichtet uns davon.

Foto: René Stamm



Report | Gesichter

Aus Holz gebaut

Am südlichen Ufer des Thunersees entstehen in der Werkstatt von Urs Roth einzigartige Modelle. Nach dem Beginn in Spur H0 und dem Wechsel zur Spur N folgten schlussendlich Dampflokomotiven im Massstab 1:10. Gefertigt sind diese imposanten Modelle komplett aus Holz.

Foto: Gioacchino Gavazzi



Anlage | Porträt

Ein Stück Amerika in Spur 0

Günther Holzgang entführt uns in der nächsten Ausgabe in ein Amerika von 1940 bis 1950, als noch Dampf- und Dieselloks den Alltag prägten. Die imposante Anlage in Spur 0 besteht seit geraumer Zeit aus 17 Modulen. Sie ist mittlerweile so gross, dass der Erbauer sie selbst noch nie am Stück erleben konnte.

Foto: Günther Holzgang

Nr. 9 | 2019 (September 2019)

39. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 130.00

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 130.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnemente/Vertrieb/Adressänderungen

Stämpfli Verlag AG

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern

Tel. (+41) (0)31 300 62 58

Fax (+41) (0)31 300 66 88

loki@staempfli.com

Herausgeber

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Zoltan Tamassy

Talackerstrasse 47, CH-8152 Glattbrugg

Telefon +41 (0)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratmanagement, Mario Dubach

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 63 89,

Mobile +41 (0)79 313 62 93, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 63 25

Fax +41 (0)31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 8598 Exemplare

Layout

Sandra Khelifi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

PARTNER Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Strasse 47,

D-70697 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 AG, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772

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

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

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

Ab 20. September 2019 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

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



Die Berner Dekretsmühlen

LOKI-Spezial Nr. 46

Erleben Sie die spannende und unvergleichliche Geschichte, als eine neue Ära für die BLS-Gruppe und den Kanton Bern eingeläutet wurde.

Auszüge aus dem Inhalt:

- Vorgängerbahnen der BLS AG
- Beschaffung, Technik und Einsatz der Ce 4/6
- Grundsätze über Triebwagen
- Abseits der BLS-Schienen

29.90

CHF/EUR zzgl.
Versandkosten

30.09.2019

Erscheinungstermin

www.loki.ch

einfach und bequem
online vorbestellen

NEUHEITEN 2019 – Märklin gratuliert!

märklin
TRIX

39468 | 22413

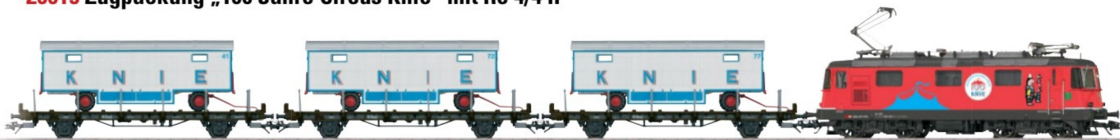
E-Lok Re 460 SBB

„100 Jahre Circus Knie“

Modell mit neuem Mittelmotor



26615 Zugpackung „100 Jahre Circus Knie“ mit Re 4/4 II



39467 | 22412

E Lok Re 460 SBB

„100 Jahre Gewerkschaft SEV“

Modell mit neuem Mittelmotor



36195

E-Lok Vectron SBB
Cargo International

37301

E-Lok Re 4/4 IV Schweizer Südostbahn SOB



Längsseiten der Lok mit unterschiedlichen Motiven gestaltet.



Alle Loks verfügen über:

- Umfangreiche Betriebs- und Soundfunktionen
- Beleuchtung mit LED
- Mfx/DCC Decoder
- Metallkonstruktion

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

 www.maerklin.de
www.trix.de

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