



Anlage The Bay Shore Line



Rollmaterial

Vierachsiger Postwagen
Z 411 der PTT in Spur H0



Report

Dampflokomotiven aus
Holz im Massstab 1:10



Report

Hochdorf: Remisenfest
und Modellbahn-Expo





«Wenn's no so wär wie aube, de wär's glich nümm so wie denn»

Wie oft sitzen wir da und sinnieren über vergangene Zeiten? Verpasste Momente, schöne Momente und auch tragische Momente. Der Unfall des SBB-Zugbegleiters Bruno R. in Baden liess die Gedanken der meisten «Bähnler» nicht nur um Bruno kreisen, sondern auch um die Vergangenheit. Mit Wehmut blickte dieser Tage der Eisenbahner in die Vergangenheit zurück. erinnerte sich an eine Zeit, in der alles noch ein bisschen gemächlicher war und in der Zusammenhalt, Stolz und Rückhalt anders gewertet wurden. Die Gegenwart war eine Anhäufung verpasster Momente. Momente, die zueinander hätten führen können. Verpasste Momente, Unausgesprochenes auf den Tisch zu legen, und vielleicht so auch gestärkt in die Zukunft gehen zu können.

Die Modellbahn ist ein sehr schönes Ventil, um dieses tägliche Defizit in einem geringen Masse kompensieren zu können. Genau da ertappe ich mich auch, wie ich plötzlich – wie sagte kürzlich ein Jüngling zu mir? – auch «Vintage» werde. Verstehen Sie mich nicht falsch, ich schätze die heutigen Annehmlichkeiten sehr, aber irgendwie gäbe ich doch viel her, um einmal so einen gemischten Güterzug aus den 1970er- oder 1980er-Jahren am Lötschberg live erleben zu können. Die Gerüche, die Geräusche und vor allem das Gefühl bei der Vorbeifahrt und beim späteren Anblick meiner Modelle, genau diese Erinnerungen wieder aufleben zu lassen.

Nun, wir alle wissen längst, dass «wenn's no so wär wie aube, de wär's glich nümm so wie denn». Das Gefühl, das bei einem Erlebnis entsteht, kann man weder vorwegnehmen noch wiederholen. Das ist nicht dasselbe. Da trösten auch keine Modelle, Fotos oder Videos. Der Moment sollte bedingungslos ein Genuss sein. Die Gegenwart nicht verstrickt mit Wehmut. Dennoch, ein bisschen mehr «vo früecher» hätte vielleicht Brunos Leben gerettet, wir wissen es nicht.

Meine nächste Tasse Kaffee ist für dich, Bruno, ich nehme ihn schwarz. Euch Leserinnen und Lesern wünsche ich viel Spass bei der Lektüre dieser LOKI-Ausgabe. Möge euer Alltag dadurch ein bisschen bunter werden.

Herzlichst, Ihr



Besuchen Sie uns auch unter:     

Bernstrasse 101, 3018 Bern

Wir feiern „18 Jahre Bahnorama“

Samstag, 19. Oktober 19, von 9.00 – 16.00 Uhr

- => Diverse Aktionen und Sonderangebote
- => Auf dem gesamten Sortiment **10% Rabatt**
- => Verpflegung ab 11.00 Uhr
- => Wettbewerb

Internet/Shop: www.bahnorama.ch

Tel/Fax: 031 992 85 88 Mail: info@bahnorama.ch



Abdeckhauben – Vitrinen – Dekotreppen

aus Acryl/Glas für Spuren
N - H0m - H0 - 0 - I - G

Handelsagentur

Jean-Pierre Gehbauer

Alpenweg 18A
CH-2544 Bettlach SO
Tel. +41 032 645 36 44
Mobile +41 079 632 27 46
Fax +41 032 645 17 88
jean-pierre@jp-gehbauer.ch
www.jp-gehbauer.ch



Wohnaccessoires – Geschenke –
Produktpräsentation – Displays

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

Qdecoder
Die Spezialisten
unter den Decodern für:

- ✓ Lichtsignale und Licht
- ✓ Magnet-, Motor- und Servoangetriebene Weichen
- ✓ Multiplex-Technologie und automatische Ablaufsteuerungen

056 426 48 88 Online Shop qdecoder.ch



41. EMBL

Modelleisenbahnborse Gisikon
Samstag, 26. Oktober 2019

Die bekannte «Holzbörse» in der Firma BAUHAG,
An der Reuss, 6038 Gisikon
von 10.00 Uhr bis 15.00 Uhr

- Verkauf & Tausch von Modelleisenbahnen und Zubehör
- Verkauf von Eisenbahnliteratur und -Ansichtskarten
- Tombola mit tollen Modelleisenbahnpreisen
- genügend freie Gratisparkplätze vorhanden
- Die Firma BAUHAG ist vom Bahnhof Gisikon innert 10 Minuten zu Fuss erreichbar
- Unsere Börse ist rollstuhlgängig
- Gäste: Dampfbahn Furka Bergstrecke
- Getränke und Menüs für den grossen und kleinen Hunger

EINTRITT FREI!!

Auskünfte: Ruedi Brunner 079 479 19 72, embl.boerse@gmail.com

Samedi 9 novembre 2019, de 9.00 à 16.00 h

AUVERNIER (5 km de Neuchâtel)

Salle polyvalente (proximité du tram 215 et des grands parkings)

**BOURSE des jouets anciens
et multicollections**

(trains, autos, avions, bateaux, jouets divers, poupées, peluches,
littérature, cartes postales, BD, monnaies, médailles, vinyles, curiosités)

Confine et restauration dans la salle • Entrée: Fr. 5.– (enfants gratuits)

Tables 80 x 180 cm: Fr. 60.– (taxes comprises)

Contact: J. Schetty, Gare 9, 2012 Auvier, 032 731 22 12, j.schetty@sunrise.ch



**DAS MODELL ALS
MEISTERWERK**



ELEKTROLOKOMOTIVE HGe 4/4 I



ab 16. Okt. 2019: 3'450 €

Kiss Modellbahnen GmbH & Co. KG

Wernher-von-Braun Straße 1
D-68519 Viernheim

Tel. 06204 / 919 19-0
Fax 06204 / 919 19-29

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

€
3'290

Kiss
Modellbahnen



Foto: René Stamm

Der passionierte Modellbauer Walter Iten produziert in erstaunlichen Zahlen Fahrzeuge für die Spuren 0e und 0m – und zwar aus Holz. Bei der Herstellung dominieren Strassenbahnen, generell Schmalspurbahnen, mit Vorliebe solche, die längst verschwunden sind. Modelle der RhB fehlen gänzlich. Seit 1985 hat Iten 130 Modelle fertiggestellt. **Seite 13**



Foto: Zoltan Tamas

Im September fand im Gartencenter Zulauf in Schinznach zum ersten Mal die internationale Modellbahnausstellung Grossbahnfest statt. Der Anlass richtete sich an alle Liebhaber von Gartenbahnen in den Spuren G und IIm. Auch Vorbildfans kamen voll auf ihre Kosten, verkehrte doch die Schinznacher Baumschulbahn im Mehrzugbetrieb. **Seite 32**



Bild: Robert Rüschkamp

Der Bahnhof Trin, die Rheinschlucht und die Rhätische Bahn stehen im Zentrum eines sehr detailliert und aufwendig gestalteten Anlageplans im Massstab 1:87. Den Plan erstellt hat Robert Rüschkamp mittels der 3-D-Planungssoftware WinTrack. Den Anstoss gaben kürzlich erschienene Echtholz-Bausätze des Zubehörherstellers Busch. **Seite 62**

Rollmaterial | Porträt 13

Die Rollmaterial-Eigenbauten von Walter Iten im Massstab 1:45.

Rollmaterial | Bau 20

Vierachsiger Postwagen Z 411 der PTT in Spur H0.

Report | Gesichter 26

Urs Roth baut Dampflokomotiven aus Holz im Massstab 1:10.

Report | Events 32

Grossbahnfest in Schinznach am 7. und 8. September 2019.

Report | Events 38

12. Remisenfest und 5. Modellbahn-Expo in Hochdorf – 7./8. September 2019.

Anlage | Planung 62

Trin RhB 2009 – eine Modellbahnanlage im Massstab 1:87.

Anlage | Technik 70

Die Weichenmotoren von Tortoise: Tipps von Yann Monbaron.

Anlage | Technik 72

Harald Drewello stellt die neue SmartControl Light von PIKO vor.

Anlage | Bau 74

Emmanuel Nouallier modelliert verwittertes Kopfsteinpflaster.

Anlage | Porträt 82

«The Bay Shore Line» – amerikanischer Anlagenbau in Spur 0.

Markt

- 6 Spiegel
- 49 Börse
- 50 LOKI-Spezial Nr. 46

Szene

- 44 News
- 46 Veranstaltungen
- 48 Leserseite
- 52 Bahn aktuell
- 98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der schweiz

Titelbild



Foto: Günther Holzgang

Drei neue Module konnte Günther Holzgang jüngst seiner US-Anlage in Spur 0 mit dem Thema Southern Pacific von 1940 bis 1950 hinzufügen.

Der Modellbahnenthusiast arbeitet bereits seit drei Jahrzehnten an seinem Monumentalwerk. Die Anlage ist inzwischen so gross, dass Holzgang sie komplett in einem Stück noch nie gesehen hat. **Seite 82**

Marktspiegel

Nm | AB-Modell

Bunte «Lokallädeli»-Werbewagen



AB-Modell kündigte 2018 die Schiebewandwagen mit den Volg-Werbungen in Spur Nm an. Nun gelangen diese Güterwagen mit feinsten Bedruckung in Auslieferung. Volg (Verband Ostschweizerischer Landwirtschaftlicher Genossenschaften) hat ab 2017 insgesamt sechs RhB-Schiebewandwagen des Typs Haikqq-uy bzw. Haiqq-tuyz mit attraktiven Werbefolien versehen lassen und bewirbt damit die Schönheit des Kantons mit dem Slogan «Volg. Im Dorf daheim. In ... zuhause.».

Die Modelle bestehen aus einer Vielzahl von Neusilberteilen, die AB-Modell in ihrer Werkstatt von Hand zusammensetzt, lackiert und beschriftet. Wie üblich sind die Metallradsätze in den Leichtlaufdrehgestel-

len der Firma LokSchlosserei spitzengelagert und sorgen für einen exzellenten Lauf der Wagen. Gekuppelt wird mit der Z-Kupplung MicroTrainsline. Die Modelle laufen ausschliesslich auf 6,5-mm-Gleisen und lassen sich nicht umspuren. Viele Details wurden farblich abgesetzt. Die neu entwickelten Stirnwände weisen u.a. freistehende Griffstangen auf. Zudem ist das moderne Kühlaggregat ein modifiziertes Spritzgussteil. Ausgeliefert werden folgende Varianten:

- Art.-Nr. Nm-007.3: RhB Haikqq-uy 5162 «Vrin», neues Kühlaggregat
- Art.-Nr. Nm-007.4: RhB Haikqq-uy 5163 «Ardez», neues Kühlaggregat

- Art.-Nr. Nm-007.5: RhB Haikqq-uy 5164 «Vella», neues Kühlaggregat
- Art.-Nr. Nm-008.3: RhB Haiqq-tuyz 5173 «Sent», altes Kühlaggregat
- Art.-Nr. Nm-008.4: RhB Haiqq-tuyz 5174 «Fläsch», altes Kühlaggregat
- Art.-Nr. Nm-008.5: RhB Haiqq-tuyz 5175 «Landquart», altes Kühlaggregat

Interessenten wenden sich direkt an:

Anja Bange Modellbau
Im Stuckenhahn 6
D-58769 Nachrodt
Fax +49(0)2352/3348-62
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de

HO | Sound Design

Ein Tigerli mit technischen Finessen

Letztes Jahr präsentierte Heinz Däppen von Sound Design an der Plattform der Kleinserie in Bauma das Muster einer Kleinserie

des SBB-Tigerli mit Sound und flackernder Petroleum-Beleuchtung. Die Basis ist ein seit Jahren vergriffenes Industriemodell

von Liliput, welches nun mit einem Maxon-Motor, ZIMO-Sound-Decoder (natürlich mit dem Däppen-Sound), Energiespeicher und LEDs technisch gesupert und auf einen modernen Stand gebracht wurde. Natürlich sind Lokführer und Heizer schon an ihren Plätzen eingebaut. Die Lok weist gelbe Griffstangen auf, nach Wunsch kann man diese auch geschwärzt erhalten.

Anlässlich der Plattform der Kleinserie 2019 beginnt die Auslieferung des Modells. Interessierte können in Bauma am Stand Nr. 83 im Gebäude Grosswis einen Eindruck vom «neuen» Tigerli gewinnen.

Interessierte wenden sich direkt an:
Sound Design – Modellbahn, die tönt
Heinz Däppen
Pappelweg 10
4500 Solothurn
Tel. 032 623 6216
heinz.daepfen@zimo-dcc.ch
www.zimo-sound.ch


HO | Busch

Bahnhof und Bahnwärterhaus von Trin

An der Spielwarenmesse Nürnberg kündete Busch Gebäudebausätze des RhB-Bahnhofs Trin an. Nun gelangen die in enger Zusammenarbeit mit dem Importeur KML entstandenen Bausätze in den Handel. Der eine Bausatz ist das Empfangsgebäude von Trin (Art.-Nr. 1644), ein Gebäude in alpenländischer Holzbauweise mit langem Dach-

überstand. Alle Holzteile des Bausatzes sind fertig koloriert. An einer Seite des Gebäudes befindet sich ein Perron mit Natursteinsockel. Die filigrane Nachbildung des Ziegeldaches sowie der Regenrinnen mit Fallrohren werten das Modell auf.

Eine ideale Ergänzung ist das Bahnwärterhaus (Art.-Nr. 1645). Wie bei dem

Originalgebäude bestehen die Fassaden, Fenster und Türen aus echtem Holz, bereits fertig koloriert. Das Gebäude ist auch gut als Wohnhaus einsetzbar. Beide Modelle sind vorbereitet zum Einbau einer Innenbeleuchtung.

Erhältlich im Fachhandel.



Zweiachsiger Personenwagen der SBB

Von diesem zweiachsigen Personenwagen 2. Klasse wurden durch die SBB in den Jahren 1905–1916 total 28 Stück beschafft und diese verkehrten mit den Nummern 3501–3528. 1949–1951 erhielten sie neu die Nummern 3339–3358. Ausgemustert wurden sie ab 1957. Platz boten die Wagen auf gepolsterten Sitzgruppen für je 22 Perso-

nen im Nichtraucher- und Raucherabteil. Als Besonderheit fallen an diesem Wagen die Wasserabweiser über den Fenstern auf.

Als Basis für den Bau dieses Modells diente ein Originalplan dieses Wagens aus dem Archiv von SBB Historic. Die Modelle sind in Handarbeit weitgehend aus Messing hergestellt. Wenn nicht anders gewünscht,

werden beidseitig isolierte Achsen, die mit Rädern nach Fine Scale bestückt sind, eingesetzt. Die Innenbeleuchtung besteht aus Leuchtdioden geregelt durch ein ZIMO-Modul, ergänzt mit einem Kondensator und Drossel zur Spannungsstabilisierung. Die Modelle können nach Kundenwunsch mit geschlossenen Fenstern oder individuell geöffneten ausgeliefert werden. Auf Wunsch und gegen Aufpreis ist sogar eine Bestückung mit Fahrgästen und Alterung realisierbar.

An der Plattform der Kleinserie in Bauma stellt Fredi Gautschi am Stand Nr. 34 in der Turnhalle aus, wo seine Modelle vor Ort betrachtet werden können.

Interessenten wenden sich direkt an:

Fredi Gautschi
Bettenstr. 93, 8400 Winterthur
Tel. 052 212 58 35
fredi.gautschi@bluewin.ch



Zubehör | Lenz Elektronik GmbH

Eine weiterentwickelte Digitalzentrale

Statt auf neue Trends aufzuspringen, hat Lenz bisher neue Entwicklungen konsequent weiterverfolgt und als Update in das vorhandene System eingebracht. Jetzt geht Lenz den nächsten Schritt und bringt die neue Version der bekannten Zentralen/Verstärkerkombination LZV100 auf den Markt.



Genau wie die LZV100 kombiniert auch die LZV200 die Datenverarbeitung und die Verstärkung des Signals.

Selbstverständlich entspricht auch die LZV200 den Voraussetzungen und Bedingungen beim Betrieb der Modellbahn.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | HAG Modellbahnen GmbH

Eine «Bobo» in den Hausfarben der MBC



2013 konnte die Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) von der BLS die Re 420 mit der Nummer 506 (ex SBB Re 4/4^{II} 11142) übernehmen. Die Lok wurde später in den Hausfarben der MBC lackiert. Das HAG-Modell (Art-Nr. 16079) basiert auf der neuen Generation der Re 4/4^{II} und wurde soweit möglich an das Vorbild angepasst (bspw. nur ein Stromabnehmer). Das Modell ist wie alle Modelle von HAG aus aktueller Produktion mit LED-Beleuchtung ausgestattet.

Erhältlich im Fachhandel.

N | Minitrix

Eine Taucherbrille für Chiasso

Für den Betrieb in Chiasso schaffte sich das Schweizer Logistikunternehmen HUPAC aus zweiter Hand vier Lokomotiven der ČSD-Baureihe T 478.3 und setzte sie als D753 ein. Minitrix hat nun die D753.704 HU in Spur N umgesetzt und hat diese entsprechend ausgeliefert. Das Modell weist einen eingebauten Digitaldecoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC und Selectrix auf. Die Stirnbeleuchtung und Schlusslichter sind mit der Fahrtrichtung wechselnd. Zudem hat die Lok warmweiße Leuchtdioden und eine Führerstandsbeleuchtung, welche digital schaltbar ist. **Erhältlich im Fachhandel.**


HO | Tillig

Weitere Güterwagenvariante der SBB



2019 kündigte Tillig an der Spielwarenmesse in Nürnberg die SBB-Variante eines Eanos-Güterwagens der SBB an. Anfang September erfolgte nun die Auslieferung des Epoche-V-Modells (Art.-Nr. 77006).

Erhältlich im Fachhandel.
N | Hobbytrain

Alte Wagen mit neuen Drehgestellen

1987/88 wurde von der Industrie eine dritte Bauserie Uacs-Güterwagen mit den Nummern 31 85 932 6 100-174 ausgeliefert. Sie entsprachen den zuletzt gelieferten Wagen, erhielten aber neue Drehgestelle des Typs WU83 und waren zudem im attraktiven Blau angestrichen. Ein Teil davon wurde

zudem mit spezieller Innenauskleidung zum Transport von Lebensmitteln geliefert und trug entsprechende Anschriften.

Hobbytrain hat diese Bauserie nun auch in Spur N umgesetzt und ergänzt somit die bereits ausgelieferten Uacs-Modelle. Erhältlich sind folgende Versionen:

- Art.-Nr. 23485: SBB Uacs, blau «Lebensmitteltransporte», 2er-Set
- Art.-Nr. 23486: SBB Uacs, blau, 2er-Set
- Art.-Nr. 23487: SBB Uacs, blau, Jura-Cement

Erhältlich im Fachhandel.


Die Startsets mit der Maus

Sowohl die Roco-WLAN-Multimaus als auch die App Z21 von Roco für Smartphones und Tablets werden seit Langem zusammen mit den ZIMO-Basisgeräten (Digitalzentralen) MX10 und MX10EC verwendet, in Ergänzung der eigentlichen ZIMO-Fahrpulte MX32.

Jetzt gibt es auch Startsets, die neben dem ZIMO-Basisgerät gar kein ZIMO-Fahrpult, sondern nur eine WLAN-Multimaus enthalten. Die ergibt einen besonders günstigen Einstieg in die ZIMO-Technik.

Die beigelegten Router in diesen Startsets sind vorkonfiguriert, sodass die Inbetriebnahme der WLAN-Multimaus problemlos ist und sofort mit einer Fahrzeugadresse nach Wahl losgefahren werden kann.

In Zukunft werden alle ZIMO-Startsets standardmässig mit 320-Watt-Netzgeräten ausgestattet, sowohl die «Maus-Sets» als auch die mit ZIMO-Fahrpulten, was eine Leistungssteigerung von 33 Prozent gegenüber den bisher gelieferten 240-Watt-Netzgeräten bedeutet. Damit kann ein Vielfaches der Energie an die Schiene geliefert werden als bei anderen Digitalsystemen üblich. 320 Watt passen genau zum Basisgerät MX10EC, das damit voll ausgenutzt werden kann (bis 22 V, 12 A auf die Schiene, also auch voll Grossbahntauglich). Interessierte haben an der Plattform der Kleinserie in Bauma (Stand 16, Singaal) die Möglichkeit, sich die Produkte vorführen zu lassen.



Interessenten wenden sich direkt an:
ZIMO ELEKTRONIK GmbH
Schönbrunner Strasse 188, A-1120 Wien
Tel. +43 (1) 8131007-0
office@zimo.at
www.zimo.at

Tagnpps neu mit Schweizer Schlusslicht



Als Ergänzung zu den bereits früher ausgelieferten Getreidesilowagen des Typs Tagnpps von SBB Cargo bietet nme die Wagen nun auch ausgerüstet mit einem Schweizer Zugschlusslinker an. Der Wagen verfügt über einen Funktionsdecoder, womit die Zugschlussbeleuchtung ein- und ausgeschaltet werden kann. Die Kabelführung erfolgt unsichtbar im Wagenrahmen, die Stromabnahme in den Drehgestellen und die Übertragung auf den Wagenkasten erfolgt über kaum sichtbare Kupferbleche.

Der Wagen ist für Gleich- und Wechselstrom erhältlich. Ausgeliefert wurden folgende Varianten:

- Art-Nr. 510690: SBB Tagnpps cargo mit Schlusslicht DC
- Art-Nr. 510691: SBB Tagnpps Zucker mit Schlusslicht DC
- Art-Nr. 510692: SBB Tagnpps cargo mit Schlusslicht AC
- Art-Nr. 510693: SBB Tagnpps Zucker mit Schlusslicht AC

Erhältlich im Fachhandel.



I | MODELBEX

Verschiedene Varianten der CC 72000

Die CC 72000 ist eine Baureihe dieselelektrischer Lokomotiven der Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Die

zunächst im Schnellzug- und später auch im Güterzugdienst eingesetzten sechsachsigen Maschinen sind die stärksten Diesel-

lokomotiven der SNCF. Das als «Nez cassés» (gebrochene Nasen) bezeichnete Design fand bei keiner anderen Dieselbaureihe Anwendung.

MODELBEX hat nun von der Ober-Teilenummer I-MX.006 verschiedene Versionen dieser beliebten Lokomotiven in Spur I zur Auslieferung gebracht.

Interessenten wenden sich direkt an:

MODELBEX

c/o LEMATEC PRESTIGE MODELS SA

Rte de la Gribannaz 4

1880 BEX

Tel. 024 463 02 50

info@modelbex.com

www.modelbex.com


HO | PIKO

Seetal-RBe und weitere Schweizer Fahrzeuge

Erstmals wird von PIKO der RBe 4/4 auch in Prototyp-Ausführung mit angepasstem Dach ausgeliefert. Dabei wurde die spezielle Ausführung mit der augenfälligen Seetal-Warnlackierung berücksichtigt. Im Zweierset mitgeliefert wird zudem ein Steuerwagen BDt des Typs EW II mit roter Front und neuem SBB-Signet. Erhältlich sind:

- Art.-Nr. 96832: SBB RBe 4/4 Prototyp Seetal mit BDt EW II DC
- Art.-Nr. 96833: SBB RBe 4/4 Prototyp Seetal mit BDt EW II AC
- Art.-Nr. 96836: SBB RBe 4/4 Prototyp Seetal mit BDt EW II DC Sound
- Art.-Nr. 96837: SBB RBe 4/4 Prototyp Seetal mit BDt EW II AC Sound

Als Schweizer Sonderreihe hat PIKO nun die dritte Bauform der Ae 4/7 ausgeliefert, die der SAAS. In einem Zweierset erhältlich sind die Ae 4/7 10939 und 11009. Die Lokomotiven sind in der Epoche IV angesiedelt, beide motorisiert und individuell gestaltet. Erhältlich sind sie in DC (Art.-Nr. 97782), DC Sound (Art.-Nr. 97784) und AC Sound (Art.-Nr. 97785)

Die Serie der Panzertransportwagen des Typs Smmnps wird mit einem weiteren Wagen ergänzt. Dieses Modell (Art.-Nr. 96689) ist beladen mit einem Panzer 87 Leopard aus dem ACE-Sortiment. Beim Panzer handelt es sich um eine Neukonstruktion.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Liliput

Ein echter «Bärner Mutz» der BLS



Die grosse Nachfrage nach einem weiteren Modell des beliebten Doppelstocktriebzugs MUTZ der BLS AG hat den Hersteller Liliput dazu bewogen, nochmals eine Serie dieses aktuellen Fahrzeugs aufzulegen. Das Modell wurde exklusiv für die Schweiz produziert. Die Wahl fiel dabei auf das Fahrzeug 001 mit dem Wappen der Stadt Bern. Das Modell (Art.-Nr. 133933 DC, 133937 AC) ist ab Werk mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet. Der Antrieb erfolgt über zwei Motoren.

Erhältlich im Fachhandel.

TT | Tillig

Dienst-Güterwagen im Cargo-Look

Im Rahmen des Jubiläums 25 Jahre Tillig lancierten diese einige Sondermodelle in der Spur TT. Darunter befand sich auch der X 40 85 94 22 521-6. Es handelt sich um einen Materialwagen der HW Biel und ist der einzige Dienst-Güterwagen, den es im neuen Cargo-Look gab. Das ausgelieferte Modell (Art.-Nr. 501874) ist ebenfalls eine Neuheit von diesem Jahr.

Erhältlich im Fachhandel.



H0m | DH-Präzisionsmodelle

Die Sernftaler als Handarbeitsmodell

Der deutsche Kleinserienhersteller DH-Präzisionsmodelle liefert zurzeit die Modellumsetzung der Triebwagen der einstigen

Sernftalbahn (SeTB) mit den Nummern BFe 4/4 Nr. 5 und Nr. 6 in Spur H0m aus. Die Kleinserien-Handarbeitsmodelle sind voll-

ständig aus Messing gefertigt, weisen eine Inneneinrichtung und Faulhaber-Motor auf. Zusätzlich haben sie eine vorbildgerechte Front- und Innenbeleuchtung. Der Betrieb ist in analoger und digitaler Variante möglich (ESU-Decoder).

Zudem sind von der Chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) die BDe 4/4 Nr. 111 und 11 sowie von der Forchbahn (FB) die CFe 4/4 Nr. 9 und 10 erhältlich. Die Modelle sind zudem an der Plattform der Kleinserie in Bauma auch am Stand Nr. 80 im Gebäude Grosswis ausgestellt.



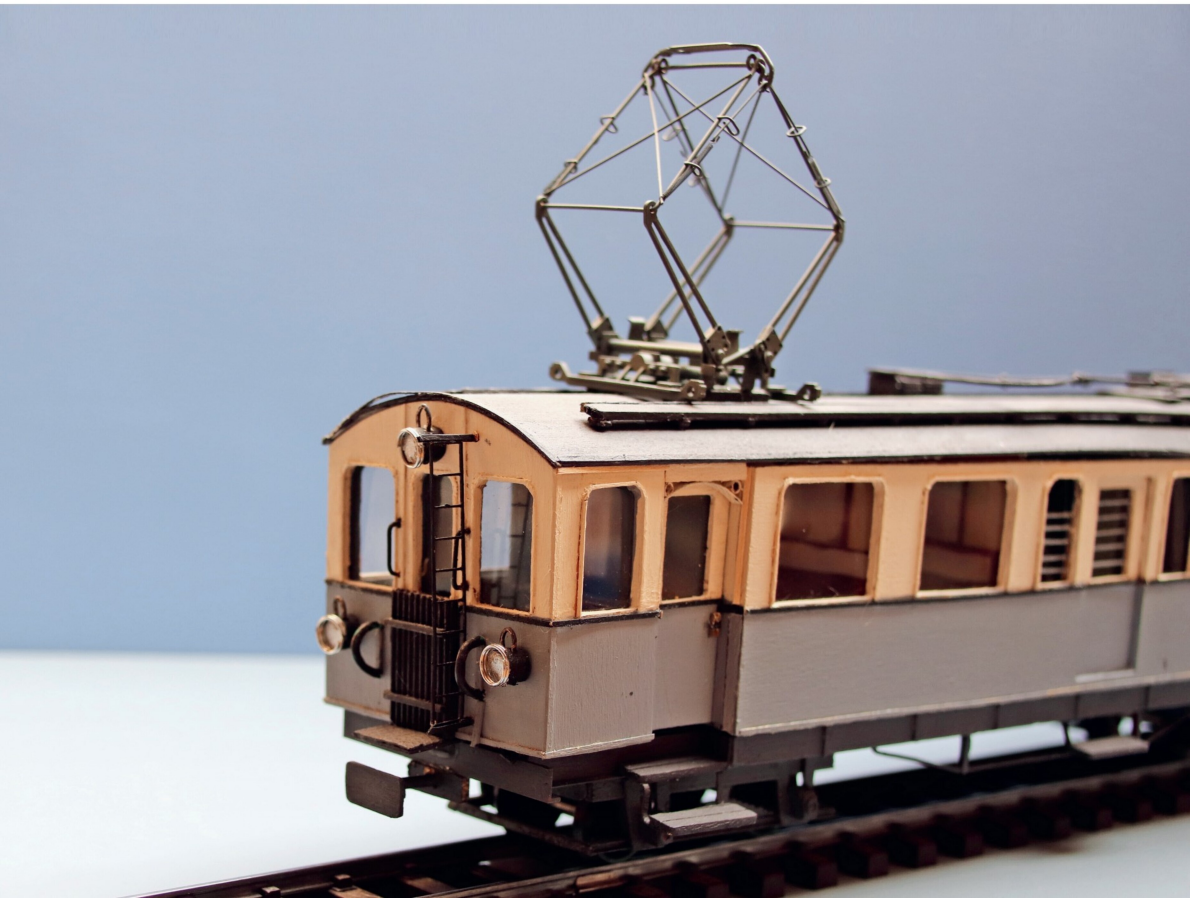
Interessenten wenden sich direkt an:

DH-Präzisionsmodelle
Tel. +49-511-647 86 16
dietmarhorstha@aol.com

Porträt | Die Rollmaterial-Eigenbauten von Walter Iten im Massstab 1 : 45

Holz im Mittelpunkt – Bunte Schmalspurbahnen in Serie

Das Hobby Eisenbahn ist vielseitig. Fotografieren, Anlage- oder Modellbau. Normal- oder schmalspurig. Alles ist offen und möglich. Wir haben einen passionierten Modellbauer entdeckt, welcher sich dem Bau von Modellen von Schmalspurfahrzeugen verschrieben hat. Da ist die Auswahl in unseren Landen bekanntlich gross, vor allem wenn man auch Bahnen einbezieht, die den Betrieb schon längstens eingestellt haben. Walter Iten hat sich dieser grossen Familie angenommen und produziert Modelle für die Spuren 0e und 0m in erstaunlichen Zahlen.



Von René Stamm (Text/Fotos)

Wie ist es dazu gekommen? Nun, unser Eisenbahnfreund hat während 40 Jahren bei den SBB gearbeitet. Den akademischen Weg hat er in jungen Jahren abgebrochen und sich den Schienen zugewandt. Nein, nicht weil er sich als Modellfreund angesprochen fühlte, sondern weil ihn die vielen beruflichen Möglichkeiten bei den Bahnen beeindruckten. Eine kleine, familiäre Vorbelastung war jedoch schon vorhanden, aber von einem Virusbefall waren keine Anzeichen festzustellen. Das sollte sich aber ändern. 1985 kam ihm per Zufall die Ausgabe 5/6 der «Modell-Eisenbahn», der Vorgängerin unserer LOKI, in die Hände. In diesem Heft wurde in einem umfangreichen Bericht unter anderem die Schmalspuranlage von William Blaimer aus Genf ausführlich vorgestellt. Unterwegs waren Züge der NStCM, der CGTE, der ASD, aber auch interessante Schmalspurfahrzeuge aus Frankreich. Im Anschluss daran folgte ein Porträt der ASD und schliesslich, als Krönung, eine Anleitung für den Bau von ASD-Modellen aus Karton im Massstab 1:87. Diese Ausführungen weckten nun ungeahnte Kräfte, und der Modellbauer Iten war geboren.

Die Arbeit beginnt

Selbstverständlich begannen die Arbeiten mit einem ASD-Modell, denn die in diesem Heft gelieferten Pläne genühten für das erste Modell. Allerdings entschied Walter Iten, das Fahrzeug in der Spur 0m und aus Holz zu bauen. Gründe zu dem Entscheid waren eine grössere Festigkeit der Konstruktion und weniger «Chnübliarbeit» als bei einem H0-Produkt.

Voraussetzung für den Modellbau sind Typenzeichnungen mit Massangaben. Die sind, wie uns allen bekannt, vor allem in vielen Eisenbahnliteraturen zu finden. Wichtig sind vor allem Masse, damit die Vorlagen für den Ausschnitt je nach Massstab gezeichnet werden können. Ob Holz oder Metall ist ein Grundsatzentscheid, der je nach Fähigkeit getroffen werden muss. Metallverarbeitung ist sehr anspruchsvoll und bedingt auch Fachkenntnisse.

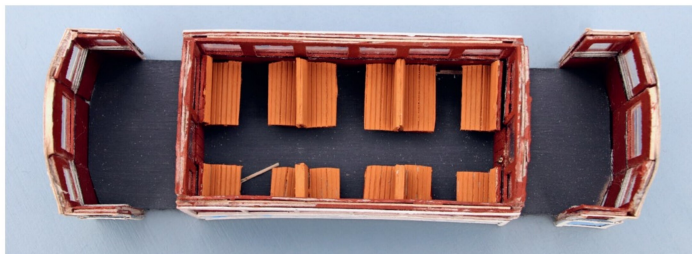
Vieles spricht für Arbeiten mit Holz. Die meisten von uns haben in der Schule Bekanntschaft mit der Laubsäge gemacht. Und zusammenfügen mit Leim ist einfacher als löten. Sorgfältige Arbeit, Fantasie und Geduld sind bei beiden Produktionen aber erforderlich. Nun, Walter Iten hat sich

für Holz entschieden und gleichzeitig den zu bauenden Massstab mit 1:45 festgelegt. Weiter hat er entschieden, alle Fahrzeuge mit einer vorbildgetreuen Inneneinrichtung zu versehen. Dies war möglich, weil er auf einen Antrieb verzichtet hat. Alle Modelle sind zwar rollfähig, einen Fahrbetrieb war jedoch nie geplant.

Gut beobachten und übertragen

Die Vorbereitung der Zeichnungen für die Holzbearbeitung und der Übertrag auf das zu bearbeitende Holz brauchen Zeit, Geduld und viel Sorgfalt. Es ist wichtig, dass sämtliche Einzelheiten erfasst werden, die die charakteristischen Merkmale der Fahrzeuge wiedergeben. Dachwölbungen und

Stirnfronten-Gestaltung machen den echten Ce 2/2 11 aus. Einfach die Fahrzeugnummer anzubringen, genügt leider nicht. Die Erfahrung ergibt sich nach und nach. Für die Herstellung der Wände klebt Iten jeweils Sperrholz mit Durchmessern von 0,5 oder 0,8 mm mit UHU-hart leicht aufeinander. Dann werden die Umriss- und Fenster aufgezeichnet und mit Laubsäge, Messer oder Schere bearbeitet bzw. ausgeschnitten. Abschliessend den Feinschliff nicht vergessen! Die aufeinandergeklebten Sperrhölzer werden in der Folge sorgfältig getrennt. Dann wird durchsichtiges Cellon aufgeklebt und die beiden Sperrholzteile wieder exakt zusammengeführt. So ergeben sich vorbildgetreue Wagenkastenwände,



Ein Blick ins Wageninnere zeigt die Feinarbeit, die erforderlich ist.



Walter Iten an seinem einfachen, aber effizienten Arbeitsplatz im Dachgeschoss seines Heimes.



Ein Wagen der Sonnenbergbahn Kriens, der Rowanzug der BrMB und der GFM Be 4/4 131 sind vertreten.

ohne dass Fenster mühsam eingepasst werden müssen. Sind Teile zu biegen, erfolgt dies mit Wasserdampf. Hier sind Probearbeiten empfehlenswert, denn ein bisschen Erfahrung ist gut. Bei der Endmontage ist auch wieder Geduld empfohlen. Sorgfältig kleben, geklebte Teile gut fixieren und die Trocknungszeit abwarten. Nun kommt der Anstrich. Hierzu bevorzugt der Modellbauer Acrylfarben. Sie lassen sich gut mischen, um möglichst nahe an die Vorbildfarben heranzukommen, tragen nicht dick auf und trocknen rasch.

Prinzipien


Unser Konstrukteur baut hauptsächlich Fahrzeuge, die bei Grossserienherstellern nicht erhältlich sind. So fehlen beispielsweise Modelle der RhB gänzlich. Bei der

Herstellung dominieren Strassenbahnen, generell Schmalspurbahnen, mit Vorliebe solche, die längst verschwunden sind. Wie bereits erwähnt, sind die Modelle lediglich rollfähig. Sämtliche Fahrzeugbeschriftungen beschränken sich auf die Elemente, die aus der eigenen Hand entstehen.

Dafür wird sorgfältig an der Inneneinrichtung gearbeitet, und auch am Wagenkasten sind viele kleine Einzelheiten wie Leitern und Geländer zu entdecken. Von Bedeutung ist auch, dass man im täglichen Leben die Augen offen hält, um Einzelteile zu finden, die zweckentfremdet dem Modellbau dienen. So beispielsweise ein kleiner Druckknopf für das Kontrollerrad oder leere Kugelschreiberminen für Leitung oder Behälter. Da ist Fantasie gefragt. Die Pantografen werden im Modellfachhandel

erworben. Für die Produktion der Lyrabügel, Spezialprodukte wie bei der Stansstad-Engelberg-Bahn oder für Trolleystangen ist die Werkstatt Iten zuständig. Da sind aber auch noch Spezialgeschäfte für den generellen Modellbau wie Architektur, die möglicherweise helfen können. Ausdauer und Ideenreichtum sind gefragt.

Unser Modellbauer ist aktiv. Wie bereits erwähnt, hat er 1985 sein erstes Modell gefertigt. Mit seiner Pensionierung im Jahre 2015 hat sich seine Fertigungskapazität auf 12 bis 15 Fahrzeuge pro Jahr erhöht. So sind bis heute 130 Modelle in die Sammlung gekommen. Das letzte davon ist die kleine Elektrozug der Sissach-Gelterkinden-Bahn, der bei unserem Besuch im März 2019 gerade in den letzten Fertigungsstunden stand. Wer weiss, was sich heute im Bau befindet oder bereits auf den Schienen steht?

Werner Iten zeigt, wie mit einfachsten Mitteln eine herrliche Modellsammlung entstehen kann. Bei seinem zweiten Hobby, Wandern, findet er einen guten Ausgleich, aber auch die Zeit, neue Projekte vorzubereiten und anzugehen. Jetzt kommt aber die Aufforderung an Sie, wie einer der Baumeister des Berner Münsters, Matthäus Künig, seit 1548 auf einer Schrifttafel am Gebäude fordert: Machs na! 



Die alten Zeiten aus Genf leben mit den Ce 4/4 60, dem C2 201 und dem Ce 2/2 107 auf. Freiburg ist dagegen mit allen drei unterschiedlichen Triebwagen dabei.

TN (Tramway neuchâtelois)

Die Stadt Neuenburg hatte ein recht grosses und für die damalige Zeit mit Vierachsern auf der Überlandlinie ein modernes Strassenbahnnetz. Leider wurde es im letzten Jahrhundert immer wieder verkleinert, bis schliesslich nur noch die Linie Neuenburg–Boudry übriggeblieben ist. Sie erhält noch 2019 wieder neue Fahrzeuge. Unser Modell zeigt den Be 2/2 64 mit Baujahr 1912. Diese Serie wurde beim Vorbild abgebrochen. Erhalten blieben die jüngeren Fahrzeuge Be 2/2 73, fahrtüchtig dem Trammuseum ANAT gehörend, und die Nr. 76 bei der Museumsbahn Blonay–Chamby nur ausgestellt.



Der Be 2/2 64, abgestellt 1976 vor der Remise in Cortailod zum Abbruch.



Trefflich gelungen ist das Modell, und es widerspiegelt die alten Zeiten.

STI (Steffisburg–Thun–Interlaken)

Eine Bahnstrecke, die heute fast keiner mehr kennt. 1913/14 wurde der Betrieb dieser Strassenbahn, auch bekannt als «Rechtsufrige Thunersee Bahn», eröffnet. Der Abschnitt Steffisburg–Thun entsprach den zu dieser Zeit üblichen Streckenführungen. Thun–Interlaken war aber etwas ganz Besonderes. Dem rechten Seeufer entlang fuhren die Züge, ohne eigene Trassees, durch die lieblichen Dörfer von fast südlichem Flair. Ab der Haltestelle Beatenbucht änderte sich die Landschaft. Nach einem starken Anstieg gelangten die Züge zur eigentlichen Gebirgsstrecke. Auf der schmalen Hauptstrasse, zum Teil ohne Belag, führten die Gleise durch steile Wälder und enge Tunnel. Vor der Haltestelle Sundlauenen senkte sich die Strecke wieder auf Seehöhe und erreichte schliesslich den Hafen von Interlaken–West. 1939 wurde der Gebirgsstrecke stillgelegt, da die Strasse ausgebaut werden sollte und Schienen nicht mehr erwünscht waren. Auch die übrigen Strecken sollten aus den gleichen Gründen bis 1958 stillgelegt werden. Ein Teil der Fahrzeuge wurde nach Innsbruck verkauft, konnten aber dort nicht gebraucht werden, und wurden verschrottet. Sieben Wagen gelangten zur Trogenerbahn, die sie modernisierte und noch bis 1983 einsetzte. Lange Zeit überlebte auch der Wassersprengwagen Xe 2/4 101, gekauft von der Centovallibahn. Sie übergab ihn 1985 dem italienischen Betrieb SSIF. Hier wurde er in Domodossola auf ein Abstellgleis gestellt ... und langsam von Brombeerstauden überwachsen.

Foto: J.de Roche, Sig. René Stamm



Der Be 2/2 10 und der B2 36 legen 1959 in Merligen einen Halt ein.



Ein Triebwagen und zwei Wagen vertreten die Sammlung in guter Manier.

StEB (Stansstad-Engelberg-Bahn)

Die StEB war wichtig für den Tourismus. Die Strecke führte von der Schiffände Vierwaldstättersee direkt nach Engelberg. Ab Obermatt bis kurz vor dem Ziel war ein Zahnradabschnitt mit 245‰ Steigung vorhanden. Hier wurden die Adhäsionszüge mit einer Zahnrad-Schiebelok befördert. Der Betrieb wurde mit 750V Drehstrom geführt und erforderte daher eine komplizierte Fahrleitung. Der fehlende Anschluss der Bahn an das weitere Schienennetz machte sich durch eine sinkende Rentabilität bemerkbar. Eine finanzielle und bauliche Sanierung drängte sich auf. Neu wurde eine Verbindung zur Brünigbahn geschaffen und so direkte Züge nach Luzern ermöglicht. 1964 konnte die neu entstandene Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) ihren Betrieb aufnehmen. 2004 verkauften zudem die SBB die Brünigbahn an die LSE, und die beiden Unternehmen fusionierten zur Zentralbahn (ZB). Von der alten StEB ist leider nicht mehr viel übriggeblieben. Die Schublok HGe 2/2 1 kann im Verkehrshaus der Schweiz bewundert werden und jetzt eben noch die CFZe 2/4 3 in der Sammlung von Iten.

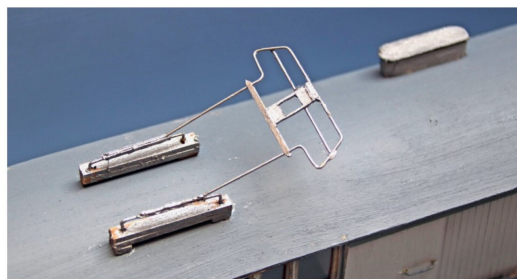
Foto: Karl Wyrsch/Sig, Daniel Ammann



Doppeltraktion mit ABFZ 2/4 3 am Zugschluss auf der Fahrt nach Engelberg.



Der Eindruck entspricht dem Vorbild. Die Ästhetik ist nicht Modell gestanden.



Die alten Stromabnehmer für Drehstromfahrzeuge mussten in der eigenen Werkstatt gebaut werden, denn ab Stange gibt es diese nicht zu kaufen.



Filigran und trotzdem einfach zeigt sich der Führerstand Seite Engelberg. Trotzdem war es eine knifflige Arbeit für den Modellbauer Iten.

Die ASD (Aigle-Sepey-Diablerets)

Die Strecke wird heute noch bedient, und es fahren moderne Züge der TPC (Transport public du Chablais). Das erste Modell von Walter Iten zeigt einen der fünf Triebwagen, den ABDe 4/4 12. Er hat den grossen Depotbrand von 1943 überstanden, erkennbar an den schmalen Fenstern. Die wiederaufgebauten Fahrzeuge haben damals grosse Fenster erhalten.

Foto: Walter Iten



Der Triebwagen ABDe 4/4 12 wartet 1985 in Le Sepey auf die Abfahrt.



Nostalgie pur: der ABDe 4/4 12 zusammen mit dem B2 31.

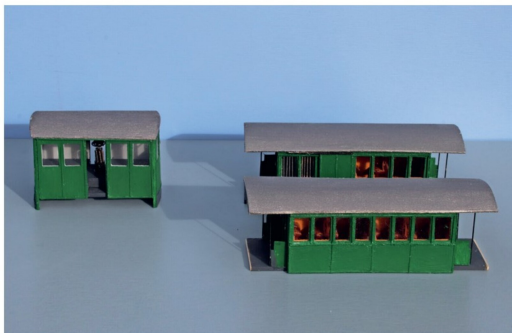
SG (Sissach–Gelterkinden)

Seit 1855 wurde Sissach durch die Bahn erschlossen. Zur Verbesserung der eigenen Wirtschaftslage beschloss um 1888 in Gelterkinden ein Bürgerkomitee, eine schmalspurige Anschlussbahn ins Nachbardorf zu bauen. Am 16. Mai 1891 nahm die Trambahn Sissach–Gelterkinden als zweite elektrische Bahn in der Schweiz ihren Betrieb auf. Die Freude dauerte allerdings nicht lange. 1912 erreichten nach dem Bau des Hauensteinbasistunnels die SBB-Züge Gelterkinden nun direkt. Der kleine Betrieb wurde überflüssig und verschwand 1915. 2009 entstand auf Anregung des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Gelterkinden im Dorf ein kleines Denkmal für die Bahn. Zwei Fahrleitungsmasten, ein Gleisstück und ein alter Originalgüterwagen erinnern an die alte Verbindung. Seit 2016 krönt auch noch die Attrappe der Kastenlok die kleine Ausstellung.

Foto: H. Spillier



Das alte, bekannte Bild des Zuges der SG kurz nach der Betriebseröffnung.



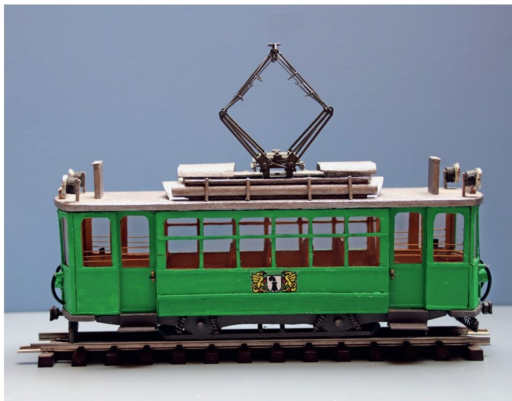
Der Eröffnungszug im Massstab 1:45, allerdings noch ohne Fahrgestelle.

BVB (Basler Verkehrsbetriebe)

Basel ist eine grosse Tramstadt. Auf der ersten, 1895 eröffneten Linie fuhren nur elektrische Fahrzeuge. Auslandsverbindungen waren in Basel immer eine Tatsache. 1911 fuhren die ersten Trams nach St-Louis, bis 1918 nach Deutschland, dann nach Frankreich. Im gleichen Jahr kamen die grünen Fahrzeuge auch direkt nach Lörrach. Basel war auch die Stadt der Zweiaachtriebwagen, denn die ersten Grossraumfahrzeuge erschienen mit den Standardtrams ab 1948. Die einzige Ausnahme ist «Tante Schuggi» aus dem Jahr 1914, heute als Museumswagen erhalten geblieben. Dank dem Tramverein Basel (TVB) und der BVB sind verschiedene Veteranen fahrtüchtig vorhanden, so auch der Be 2/2 163, unser Modell aus der 1921 gelieferten Serie 137-172.



Im Depot Wiesenplatz wird der Ce 2/2 163 für eine Sonderfahrt vorbereitet.



Gut getroffen sind die Details am Fahrzeug und überzeugend der Eindruck.

MOB (Montreux–Oberland bernois)

Diese wichtige, 1901 eröffnete Touristikbahn im Berner Oberland beschafft im Hinblick auf die Betriebsaufnahme der Gesamtstrecke Montreux–Zweisimmen–Lenk eine Serie von 14 einheitlichen Triebwagen BCFe 4/4 7–20 mit Seitengangabteilen, «les sept à vingt». Wie gewohnt wurden die Fahrzeuge im Laufe der Zeit immer wieder modernisiert, den geänderten Bedürfnissen angepasst, schliesslich aber auch in Dienstfahrzeuge umgezeichnet und ausgerüstet. Überlebt hat die ehemalige Nr. 11. Wieder in den Ursprungszustand versetzt, kann sie bei der Museumsbahn Blonay–Chamby bewundert werden. Selbstverständlich nicht nur als Ausstellungsobjekt, nein, sie ist auch in Betrieb auf der Strecke anzutreffen.



Der bemerkenswert restaurierte BCF 4/11 wartet in Blonay auf Fahrgäste.



Seitenansicht des Triebwagens; interessant die unterschiedlichen Pantos.

TCL (Tram Lugano) und LCD (Lugano–Cadro Dino-Bahn)

Diese beiden Betriebe teilten sich zum Teil die Gleise in der Stadt. Mit der Einstellung des Trambetriebes im Jahr 1964 war das Ende der Strecke nach Dino leider auch absehbar. Am 30. Mai 1970 fuhr der letzte Zug auf der 1911 eröffneten Verbindung, die eindrücklich unter Palmen am Luganersee begann und im hügeligen Hinterland endete. Vom Trambetrieb überlebte der Triebwagen Be 2/2 4 vor der ehemaligen Tramwerkstatt noch eine Weile. Von der LCD diente der moderne Be 4/4 9 (1955) bis 2018 bei der MOB in Montreux, und der urige G 21, offen und mit Querbänken, kann bei der Museumsbahn Blonay–Chamby bewundert werden. Walter Iten setzt zusätzlich dem Ce 2/2 4 der TCL und einem LCD-Zug mit einem Be 2/2 1–4 sowie dem Wagen B2 11 ein schönes Denkmal.



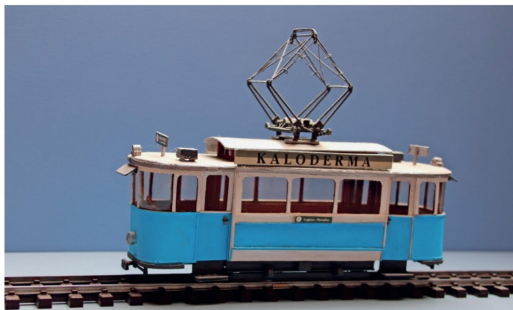
Da weht ein Hauch Ferienstimmung mit, denn eine Bahnfahrt im offenen Wagen B 21 ist ein Genuss, hier 1970 zusammen mit dem Be 2/3 2.



Das Modell zeigt einen LCD-Zug einige Monate nach der Eröffnung 1911. Der Triebwagen noch als Ce 2/2, also zweiaxsig, mit Lyrbügel.



Der Triebwagen Be 2/2 4 wartet 1970 auf bessere Zeiten, die nie kamen.



Er lebt wieder wie zu früheren Zeiten, jedoch im Massstab 1:45.



Bau | Vierachsiger Postwagen Z 411 der PTT in Spur H0

Tatütata, die Post ist da

Wenn man sich im Modellbau einer bestimmten Bahnstrecke und einem definierten Zeitraum verschrieben hat, gehören neben dem passenden Rollmaterial, im Fall von Markus Schälli der BT, SOB und SBB, auch spezielle Wagen, wie etwa Postwagen, zwingend dazu. Im vorliegenden Artikel zeigt er, wie ein vierachsiger Postwagen im Umbau entstehen kann.

Von Markus Schälli (Text/Fotos)

Postwagen prägten einst den Alltag, standen sie doch fast den ganzen Tag auf dem Bahnhof. Die Züge rollten vorbei, hielten zwei Minuten an und dann war wieder Ruhe für 20 bis 40 Minuten. Die Modellbahnhersteller haben in den letzten Jahren einige schöne Postwagen herausgebracht, in meinem Fall leider nie den «richtigen». Als ich dann bei einem Kollegen den selbst gebauten Z4 der 600er-Serie gesehen hatte, stand mein Entschluss fest, mir nun das fehlende Modell selbst zu bauen.

Das Vorbild

Sicher zwei Postwagen der 400er-Serie waren in den 1990er-Jahren regelmässig im Toggenburg anzutreffen, nämlich die Wagen Z 411 und 412. Eine Ae 3/6' brachte sie

vormittags um etwa 9.30 Uhr von Wil nach Ebnat-Kappel, wo einer der Postwagen fast den ganzen Tag stehen blieb. Am Nachmittag war er wieder beladen und wurde abgeholt. In Wattwil wird das ähnlich gewesen sein. Dort fotografierte ich mein Vorbild, als es auf einem Abstellgleis stand.

Martin Wicki hat mir freundlicherweise Pläne von diesem Wagen besorgt und einige Angaben aus dessen Leben gegeben:

1952: geliefert als Z4i 831 als Wagen mit Postbüro und Paketraum.

1969: neue Nummer Z 50 85 00-33 611

1972: Umbau zum reinen Paketpostwagen Z 50 85 00-33 411-7

24.9.2001: ausrangiert und Abbruch nach Unfall in der Sihlpost

Dieser Postwagentyp war nebst anderen Paketpostwagen auch andernorts im Einsatz: so etwa im Entlebuch, wo sich das grosse Verteilzentrum der Firma Ackermann befand. Zufgeführt wurden die Postwagen mit Eilgut- oder Postzügen, die in der Regel von Luzern oder Bern her mit einer Ae 3/6' oder Ae 4/7 geführt wurden.

Bau des Z 411 in H0

Als Basismodelle braucht man gleich zwei Wagen oder wenigstens Teile von diesen. Es sind dies ein Seetaler von Roco (Art.-Nr. 44731 oder 44730) für das Untergestell und einen beliebigen Leichtstahlwagen von Lipiput für die Stirnwände sowie das Dach.

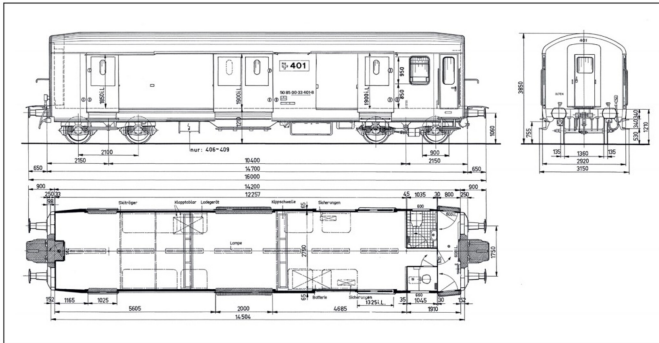
Beginnen wir mit dem aufwendigsten Teil, dem Wagenkasten. Von dem Ende ei-



Die Ae 3/6 I hat fertig rangiert und steht nun abfahrtsbereit auf Gleis 2. Sie hat den auf Gleis 1 abgestellten Postwagen vor den Güterzug gestellt.



Hier wird soeben der Zug mit dem Postwagen Z 412 mittels der Ae 3/6 I aus dem Gleis 1 rangiert und anschliessend auf das Gleis 2 gestellt.



Die Typenskizze des zu bauenden Postwagens zeigt ebenfalls die Inneneinrichtung.



So traf der Autor den Postwagen Z 411 im Februar 1991 im Bahnhof Wattwil an.



Beim Bau eines Modells ist man jeweils sehr froh, hat man solche Detailbilder.

nes Leichtstahlwagens trennen wir links und rechts 17 mm ab. Die Fenster verschliessen wir mit Resten von Polystyrolplatten. Nun messen wir aus dem gleichen Material, 0,75 mm dick, die Seitenwände ab. Diese sollten die Masse 133×26 mm haben. Darauf müssen gleich die Aussparungen für die Türen eingezeichnet werden. Links, das heisst im ganzen Bericht dort, wo keine Türe ist, misst sie 75 mm und rechts 31 mm, jedes Mal bleibt unten ein Streifen von 5 mm stehen. Diese Öffnungen hinterlegen wir gleich mit einer zweiten Platte derselben Dicke. Damit wir Stabilität erhalten, machen wir diese etwas grösser: links 80 mm, rechts 35 mm. Wir schneiden diese Platten 26 mm hoch, damit sie später auf dem Fahrgestell aufliegen können. An drei Stellen, jeweils dort, wo die Schiebetüren sein werden, müssen sie aber 4 mm, bei der grossen Türe gar 7 mm höher sein. Bevor wir sie hinter die Seitenwände kleben, müssen wir unten nochmals ein Stück von der Seitenwand herausschneiden. Bei der ersten Schiebetüre links sind dies 11 mm, bei der mittleren 22,5 mm und bei der rechten 13 mm. Der aufmerksame Leser hat sicher gemerkt, dass bei meinem Modell die erste Öffnung unten vergessen gegangen ist. Ich merkte dies erst, als der ganze Wagen schon gespritzt und nahezu fertig war. Nun können die Seitenwände zusammengeleimt werden. Dort, wo einmal die kleinen Fenster sein werden, fräsen wir Öffnungen von 6×10 mm aus. So genau müssen diese nicht sein.

Nun fertigen wir die Schiebetüren aus 0,5 mm dickem Polystyrol an. Diese haben folgende Masse: linke Türe 12×21 mm, mittlere Türe 24×21 mm und rechte Türe 15×21 mm. Auf einer Messinglehre bohre ich dann zwei Löcher (Ø 2 mm) mit 3 mm Abstand. So rutscht man beim Bohren der Löcher auf den neuen Türen nicht aus und erhält Fenster, die alle gleich gross sind. Das Material zwischen den Löchern schneidet man mit einem Cutter heraus und putzt mit der Feile nach. Nun können die Schiebetüren angeleimt werden. Es ist sinnvoll, nun auch die restlichen Fenster und die Eingangstüre zu gestalten. Das WC-Fenster ist 7,5 mm breit und 10 mm hoch. Dasjenige der Eingangstüre ist nur 3 mm breit und gleich hoch.

Nun wenden wir uns den Stirnseiten des Wagens zu. Leider sind die Türen mehr versenkt als bei den Leichtstahlwagen. Auf einer Breite von 14 mm schneiden wir des-



Der Postwagen ist hier im Rohbau fertig. Gut zu erkennen sind die verschiedenen Messingteile wie z.B. die Geländerstangen beim Wagenübergang.



Ein Bild von unten, damit man sehen kann, wie ich den Wagen im Innern gebaut habe, insbesondere die Verschiebung der Türe nach innen.

halb die ganze Türe heraus. Die Seitenschnitte sind einfach, aber oben muss man sich mit einem dünnen Laubsägeblättchen behelfen, um den Rank zu schaffen. Parallel zum Schnitt klebt man nun auf der Innenseite der Öffnung einen etwa 3 mm breiten Streifen Polystyrol (0,75 mm). Die Türen verbreitert man mit einem ebenfalls 3 mm breiten, aber nur 1 mm dicken Polystyrolstück. Nun kann die verbreiterte Wand mit der Türe innen wieder aufgeklebt werden. Allfällige Löcher kann man später verspachteln.

Damit der Wagenkasten zusätzlich an Stabilität gewinnt, habe ich 10 cm vom linken Rand entfernt und eine 1,5 mm dicke Polystyrolplatte als verstärkende Querstrebe hineingeleimt. Diese ist wieder 21 mm hoch, sodass sie nicht auf den Gewichten des Fahrgestells aufliegt. Denn an diese leime ich dann später eine Mutter, die die Befestigungsschraube von unten aufnehmen kann und so den Wagenkasten auf dem Fahrgestell sichert.

Das Fahrgestell

Als Nächstes wenden wir uns dem Fahrgestell zu. Es stammt wie schon erwähnt von einem Roco-Seetalwagen und muss von 195 auf 165 mm gekürzt werden. Ich mache den Schnitt 50 mm vom linken Rand entfernt und schneide 30 mm heraus. Natürlich muss auch die Gewichtsplatte gekürzt werden. Diese sollte unbedingt wieder eingebaut und fixiert werden, sonst funktioniert die Kupplungskinematik nicht mehr richtig. Auch das Sprengwerk des Seetalers muss komplett entfernt werden. Den Batterieasten verschieben wir ebenfalls an die richtige Stelle. Da der Postwagen rechteckige Puffer hat, entferne ich auch die Pufferplatte und ersetze sie durch eine andere. Leider weiss ich nicht mehr, woher sie ursprünglich stammt. Die angeleimten Wagenübergangsbleche stammen vom Liliputmodell. Will man nun den Wagenkasten auf das Chassis stecken, merkt man schnell, dass dies noch nicht geht. An den Stellen, wo wir die Türen nach unten verlängert ha-

ben, muss man beim Fahrgestell an den entsprechenden Stellen die Querleiste wegfeilen. Als Dach verwende ich eines von dem verwendeten Liliputwagen und kürze es auf die Länge des neuen Postwagens. Damit die beiden Teile gut halten, verstärke ich sie unten mit zwei Streifen Polystyrol.

Nun kann das Modell erstmals ganz zusammengesteckt werden. Bestimmt muss man an der ein oder anderen Stelle noch etwas mit der Feile nachhelfen. Um die Türe zu markieren, habe ich links und rechts des Fensters eine Rille eingeritzt, ebenso oben und unten als Abschluss der Türe. Dazu habe ich ein praktisches Werkzeug gefunden, das ich schon oft einsetzen konnte.

Bevor wir den Wagen in die Spritzerei geben, müssen wir noch viele kleine Details basteln. Beginnen wir beim Dach: Hier müssen die Dachlüfter an die richtige Stelle verschoben werden. Ich fixiere sie von links gesehen 35 mm und 100 mm vom Dachrand entfernt. Bei den Türen brauchen wir 0,5 mm dicken Messingdraht, um die



Das Fahrgestell im fertigen Zustand. Daneben das Dach von unten.



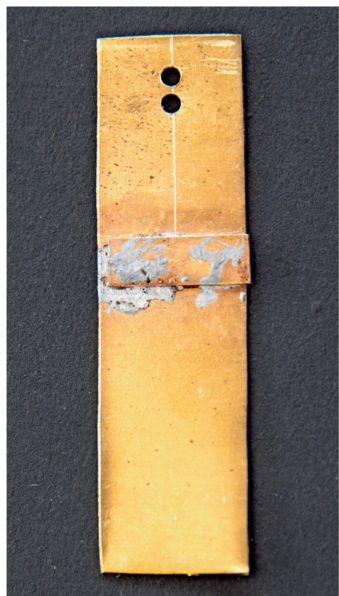
Der Cutter eignet sich bestens, um Rillen in Polystyrol Platten zu ritzen.

Haltegriffe zu formen und in einem Loch zu fixieren. Lange fragte ich mich, wie ich die vielen Haltegriffe bei den Schiebetüren nachbilden soll, immerhin neun Stück auf jeder Seite. Nach ein paar Versuchen löste ich das Problem wie folgt: Mit einem 3-mm-Bohrer mache ich zuerst eine kleine Vertiefung. Besser geht dies, wenn man den Bohrer von Hand dreht und nicht mit Antrieb, sonst ist man schnell zu tief. Dann schneidet man von einem 0,2 mm dicken Messingdraht 3 mm lange Stückchen ab. Mit einem Zahnstocher gibt man anschließend etwas Sekundenkleber in die Vertiefungen und legt die Messingdrähte hinein. Leider eine ziemlich Geduldsarbeit. Das Ergebnis wird aber jedem Freude bereiten. Nun fehlen noch die Führungsleisten für die Schiebetüren. Unten verwende ich einen 0,5 mm breiten Polystyrolstreifen und oben nehme ich ein 1 mm breites L-Profil, das ich

oben auf den Wagen leime. An einigen Stellen muss man allerdings zuerst noch eine leichte Vertiefung dafür feilen, sonst liegt nachher das Dach nicht mehr sauber auf. Bei einem reinen Vitrinenmodell würde ich auch noch die Elektrokabel an der Stirnfront nachbilden. Nun kann der Wagen gespachtelt, dann grundiert und schliesslich gespritzt werden.

Fenster und Details

Die Fenster müssen aus Restmaterial mühsam ausgeschnitten und angepasst werden. Vor allem die kleinen Fensteröffnungen sind eine wahre Herausforderung. Ich befestigte sie wiederum mit einem Tropfen Sekundenkleber. Die Beschriftung entnehme ich dem Foto des Wagens, das ich vor 28 Jahren gemacht habe, bearbeite sie auf dem PC, bringe sie in die richtige Grösse und drucke sie auf Etikettenpapier.



Lehre zum Bohren der Löcher in die Schiebetüren.



Der 2 411 steht neben dem Güterschuppen von Wattwil und wartet darauf abgeholt zu werden.

Materialliste


Material	Beschreibung	Geschäft	Art. Nr.
Fahrgestell	Seetaler	Fachhandel	Roco 44731/44730
Dach, Stirnseiten	Leichtstahlwagen	Fachhandel	Liliput z. B. 387704
Polystyrol	Evergreen	Old Pullman	269-9040
Polystyrol Vierkant	0,25 × 0,5 mm	Old Pullman	269-100
Farbe	SBB grün alt	Modellbaustudio Born	99.9500
Farbe (Dach)	SBB umbra	Modellbaustudio Born	99.9502

Jetzt fehlen allerdings noch die vielen Treppen auf der unteren Seite des Wagens. Da habe ich einiges ausprobiert. Schlussendlich fand ich ein geätztes Riffelblech. Dieses schneide ich in 2 mm breite Streifen. Diese länge ich jeweils auf die Breite der

Türe und löte sie an ein schmales Messingstreifchen. Dieses leime ich mit Sekundenkleber an den Wagen. Alles gut und recht, aber diese Teilchen fallen leider bei der kleinsten Berührung immer wieder ab. Ich würde deshalb empfehlen, einen

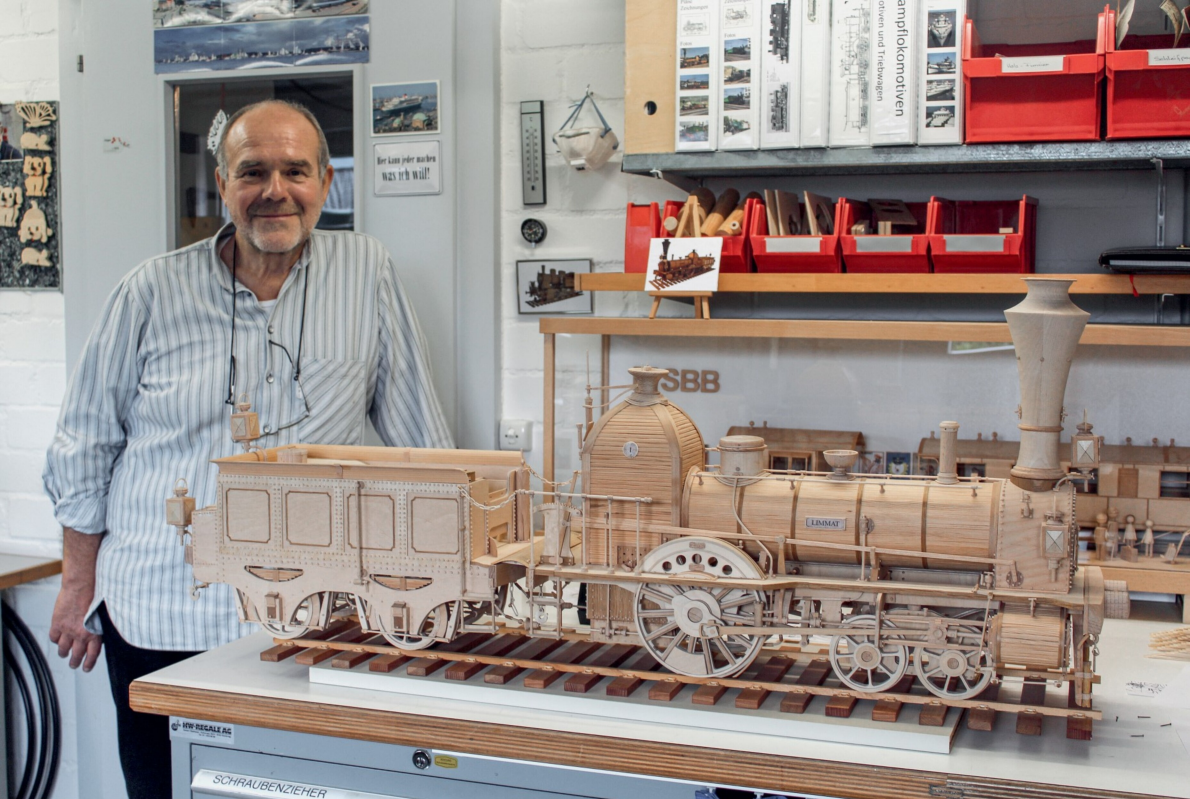
0,3-mm-Draht zu nehmen und diesen dann in einem Loch in den Wagen zu befestigen. Nun kann man bei der Eingangstüre noch Griffstangen aus 0,3 mm Messingdraht montieren und das WC-Fenster mit einem 0,2-mm-Draht unterteilen.

Kompositionen mit diesem Wagen

Zum guten Glück habe ich den Postwagen früher mehrmals fotografiert. Nun kann ich diese Zugkompositionen vor meinem Güterschuppenmodell endlich im Massstab 1:87 nachstellen. 1995 habe ich zudem in einer Eisenbahnzeitschrift ein Bild des Togenburger Güterzuges in Dietfurt gefunden. Da hatte der Zug nach dem Postwagen und dem Sputnik noch neun weitere Güterwagen – ein wirklich respektabler Zug. Da fragt man sich dann nicht mehr, warum heute so viele Lastwagen auf den Strassen unterwegs sind. 



Hier steht der kurze Güterzug vor dem Schuppen in Ebnet-Kappel bereit zur Abfahrt.



Gesichter | Urs Roth baut Dampflokomotiven aus Holz im Massstab 1:10

Feuer für den Modellbau aus Holz gefangen

Am südlichen Ufer des Thunersees entstehen in der Werkstatt von Urs Roth einzigartige Modelle: Dampflokomotiven aus Holz im Massstab 1:10. In den letzten acht Jahren hat er vier Loks erschaffen: zweimal die Spanisch-Brötli-Bahn, eine E 4/4 und ein «Tigerli». Gegenwärtig werkelt Roth an einem «Habersack».

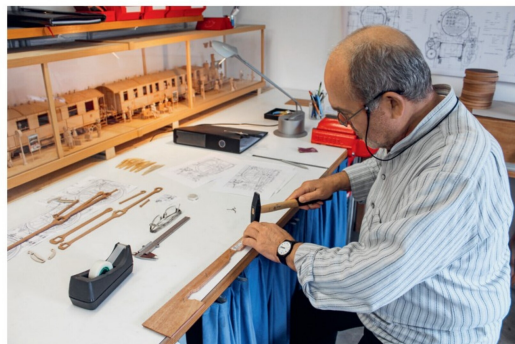
Von Gioacchino Gavazzi (Text/Fotos)

In Spiez, im Keller eines Zweifamilienhauses, baut Urs Roth wunderbare Modelle von Schweizer Dampflokomotiven. Und zwar aus Holz, einem in der Herstellung von Lokmodellen eher seltenen Material. Damit sind seine Modelle einzigartig und ziehen entsprechend viele interessierte Blicke auf sich. Zwei von Roths Werken sind zurzeit im WAGI-Museum in Schlieren (ZH) ausgestellt. Das eine ist die D 1/3 «Limmat», besser bekannt unter dem Namen Spanisch-Brötli-Bahn – ein Nachbau der ersten

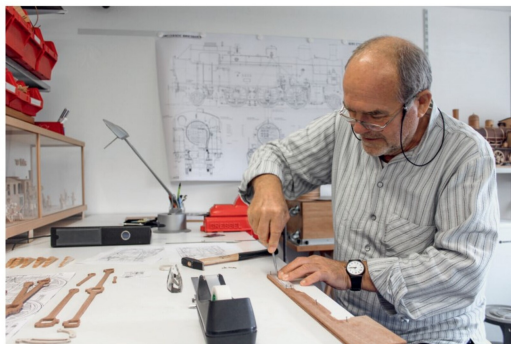
Schweizer Dampflokomotive also. Das andere ist ein Modell einer E 4/4, einer weniger bekannten SBB-Lokomotive, die hauptsächlich im Rangierdienst tätig war.

Die Faszination für die Eisenbahn, im Vorbild wie auch im Modell, entwickelte Roth in der Jugend. Angefangen hat er mit einer klassischen H0-Eisenbahn von Märklin, im jungen Erwachsenenalter entschied er sich, auf Spur N umzusteigen. Konsequenterweise sammelte er sämtliche Modelle von Schweizer Lokomotiven, die auf den Markt

kamen. «Als dann nur noch verschiedene Farbvarianten mit Werbebedruckungen herauskamen, verlor ich die Faszination und auch die finanziellen Mittel, um stets jedes Schweizer Modell zu kaufen.» Der gelernte Feinmechaniker begeisterte sich von Anfang an auch für den Modellbau. Gemeinsam mit seiner Ehegattin baute er an einer Anlage mit Landschaft für seine Spur-N-Züge. Und auch Holz hatte es ihm immer schon angetan. Bereits bevor er mit dem Bau von Holzlokomotiven im Massstab 1:10



Immer vor Augen: das Zugsensemble mit dem «Tigerli» in der Vitrine.

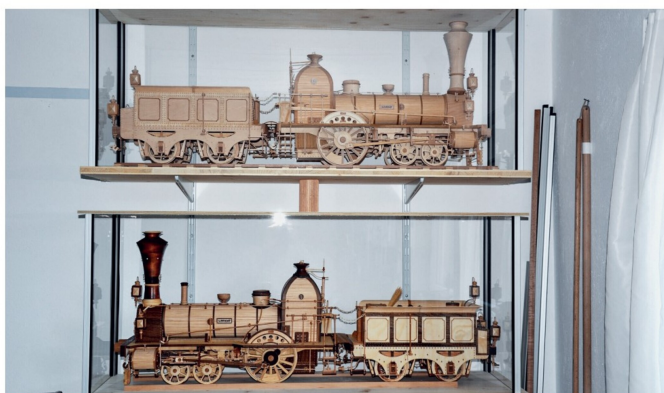


Begeisterung für die Eisenbahn kombiniert mit Leidenschaft für den Holzbau.

begann, liess Roth seiner Kreativität mit dem Material freien Lauf. So entstanden etwa Holzautos oder Bienenhotels.

Vor einigen Jahren begab sich Roth auf die Suche nach einem neuen Hobby. Die Spur N war ihm gewissermassen ein paar Nummern zu klein geworden. Es bereitete ihm zunehmend Schwierigkeiten, beispielsweise die winzig kleinen Schrauben zu erkennen. Die Begeisterung für die Eisenbahn, kombiniert mit der Leidenschaft für den Holzbau, brachte ihn auf die Idee, Dampflokomotivmodelle herzustellen. Das Debut machte ein «Tigerli», eine Rangierlokomotive des Typs E 3/3. Dazu stiessen später drei Personenwagen. Das ganze Zugsensemble gestaltete Roth mit einer Perronanlage, Reisenden und passender Werbung der Epoche aus. Dieser erste Zug, natürlich komplett aus Holz, steht heute über seinem Arbeitstisch in einer Vitrine.

Mit dieser ersten Komposition hatte Roth Feuer für den Eisenbahnbau aus Holz gefangen. Er begann, im grossen Stil Schweizer Dampfloks im Massstab 1:10 zu bauen. Den Anfang machte die D1/3 «Limmat», von der er gleich zwei Modelle gebaut hat. Das eine Exemplar ist komplett hell gehalten, während das andere mit dunklem Furnier verziert wurde. Hier wurden bewusst gewisse Teile der Lokomotive betont, sodass schlussendlich eine Art Schwarz-Weiss-Modell entstanden ist. Das dunkle Furnier erzeugt Roth, indem er das hellere Holz einölt. Nach den beiden Spanisch-Bröttli-Bahn-Dampfloks folgte eine Rangierlokomotive des Typs E 4/4 sowie ein weiteres «Tigerli» E 3/3.

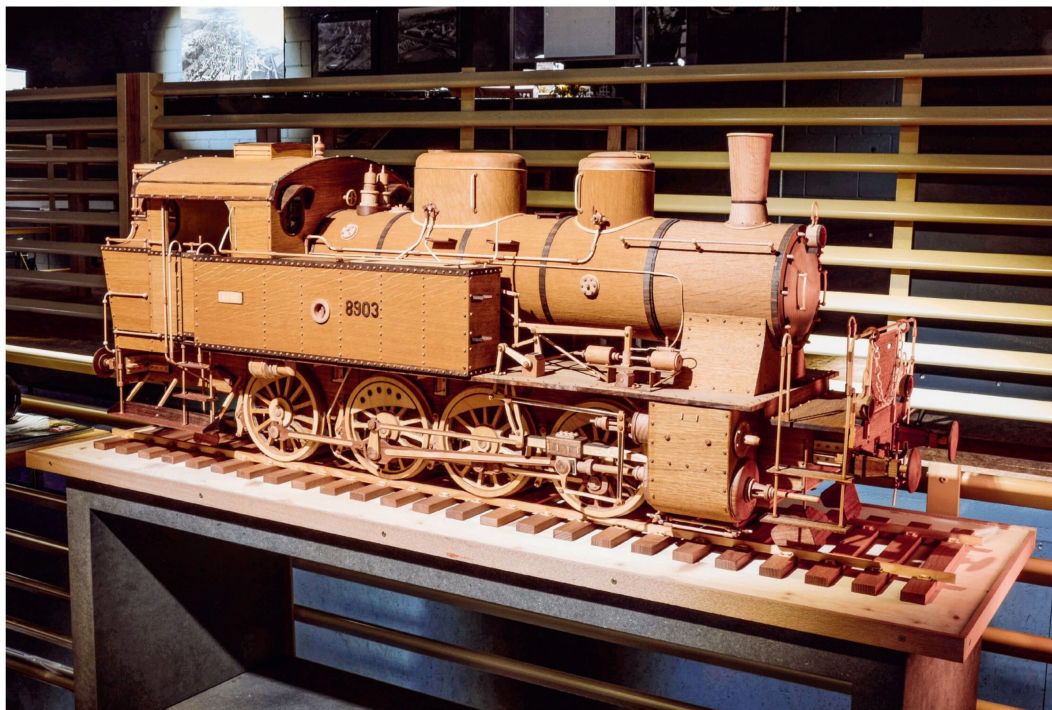


Die zwei Versionen der D1/3 «Limmat», einmal hell gehalten, einmal mit dunklem Furnier verziert.



Die Spanisch-Bröttli-Bahn-Dampfloks im Massstab 1:10 in ihrer ganzen Pracht.

Fotos: Urs Roth



Nach den beiden Spanisch-Brütli-Bahn-Dampflokomotiven folgte eine Rangierlok des Typs E 4/4 – ebenfalls komplett in Eigenbau erstellt.

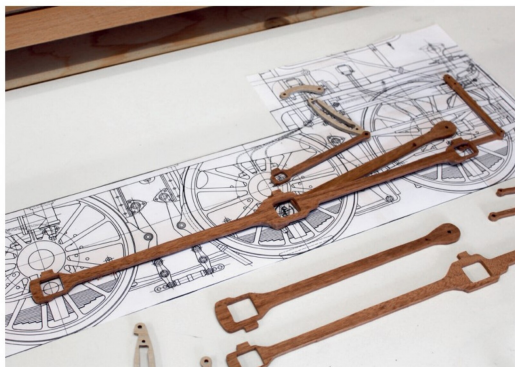
Jede Lokomotive stellt Urs Roth komplett selbst her. Mit dem Erlös aus dem Verkauf seiner Spur-N-Sammlung hat er die Maschinen und Werkzeuge erstanden, die er für den Bau der Lokomotivmodelle braucht. Bohrer, Sägen, eine Schleifmaschine und eine Drechslerbank zieren seine Werkstatt. Seinen Holzbedarf deckt er grösstenteils mit Überresten von Baumärkten, die die Ausschussware gratis abgeben. «Pro Lokomotive benötige ich ungefähr 100 Franken an Material, das ich nicht als Überrest finde und frisch dazukaufen muss. Etwa 60 Prozent einer Lokomotive entstehen aus kostenlosem Holz, das Furnier kaufe ich separat dazu.» Als zweite Zutat für den Lokomotivbau benötigt Roth Weissleim, womit er die selbst geschnittenen Holzfragmente zusammenzuklebt. Ansonsten ist für den Bau nur ein Originalplan nötig, den man von der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) erhalten kann. Roth besucht die Vorbildlokomotiven natürlich auch vor Ort und schiesst Fotos. Denn auf zweidimensionalen Plänen, so Roth, seien gewisse Masse nicht ablesbar, vor allem die Tiefe und die Beschaffung des Unterbodens einer Dampflokomotive. Holz, Weissleim, Pläne – drei kleine Zutaten, mit denen die Dampfloks ganz gross herauskommen. Ins-

gesamt benötigt Roth etwa zwei Jahre für den Bau einer Lokomotive – in gemütlichem Tempo. Zwischendurch, so Roth, brauche jeder eine Pause, und bei sonnigem Wetter bleibe man auch am Tor zum Berner Oberland nicht zu Hause im Keller.

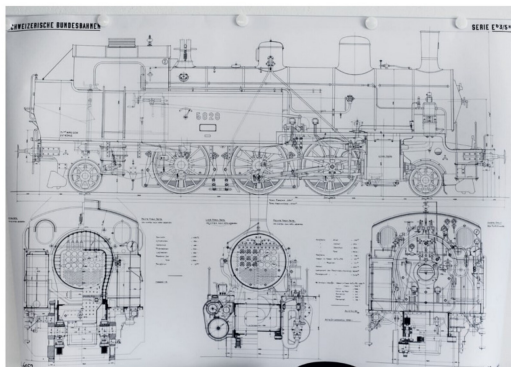
Sieht man sich in der Szene etwas um, bemerkt man, dass der massstabsgetreue Nachbau von Dampfloks aus Holz keineswegs etwas Alltägliches ist. Das war Roth wichtig. «Ich wollte etwas anderes machen als die anderen. Jeder Erbauer von solchen Lokomotiven lässt seine Handschrift hineinfliesen, jeder baut seine Modelle etwas anders.» Viele seiner Bekannten würden die Loks so bauen, dass sie aus eigener Kraft fahren könnten. Roth verzichte bewusst darauf, denn die Betriebsfähigkeit bringe Mehraufwand mit sich: Einbau eines Kugellagers, Einbau eines Motors, Ölen von Radlagern und vieles mehr. Zudem benötige man für das Aufstellen von Gleisen sehr viel Platz. Oftmals würden sich nicht so schnell Genossen mit Lokomotiven derselben Spurbreite finden lassen, sodass man allfällige Mietkosten für Turnhallen oder ähnlich grosse Räume teilen könne. Nichtsdestotrotz sind Roths Lokomotiven aus mechanischer Sicht funktionsfähig, denn er sägt jedes Teil nach dem Original-

plan aus und setzt dann Stück für Stück zusammen, ähnlich wie bei einem Bausatz.

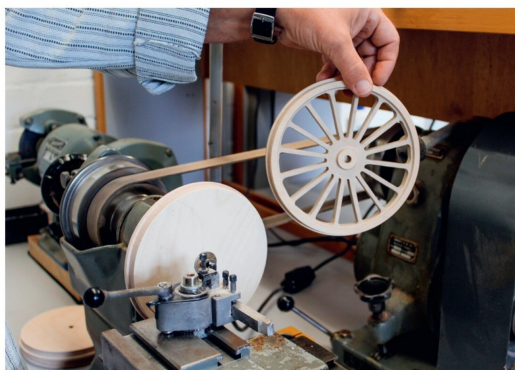
Momentan konzentriert sich Urs Roth auf den «Habersack», die Dampflok Eb 3/5 der SBB. Der Bau hat Anfang 2019 begonnen, der Plan für das Modell im Massstab 1:10 hängt gross an der Wand des Ateliers. Auf dem Tisch liegen Räder, Triebstangen und Bremsbeläge. Damit er keinen Koller bekommt, wechselt Roth nach Lust und Laune zwischen den Einzelteilen ab: «Wenn man zwei Räder komplett ausgedreht und die Speichen ausgesägt hat, hat man einfach genug. Dann wechsle ich zu etwas anderem, säge beispielsweise wieder eine Triebstange aus.» Für Roth ist der Weg das Ziel: Er begeistert sich sehr für die Konstruktion der Lokomotiven und für den Umgang mit Holz, Säge und Bohrmaschine. Daher ist er froh, wenn er die Loks nach ihrer Fertigstellung irgendwo abgeben kann. Zeitweise war die Spanisch-Brütli-Bahn-Lok im Tourist-Office Info Baden (AG) ausgestellt. Vor einiger Zeit konnte er zwei Lokomotiven als Leihgabe ins WAGI-Museum in Schlieren geben, wo sie die Sammlung bereichern. Als 1985 ein Teil des WAGI-Areals gesprengt wurde, wohnte Roth selbst in der Zürcher Gemeinde und war dort als Feuerwehrmann tätig. Deshalb hat er eine ge-



Etwa 60 Prozent einer Lokomotive entstehen aus kostenlosem Holz.



Originalpläne gibt es bei der Stiftung SBB Historic.



Bohrer, Sägen, eine Schleifmaschine und eine Drechselbank ...



... zieren die Werkstatt von Modelllokomotivbauer Urs Roth.



Aus mechanischer Sicht funktionsfähig.




Für den Bau einer Lokomotive benötigt Urs Roth etwa zwei Jahre – in gemütlichem Tempo.

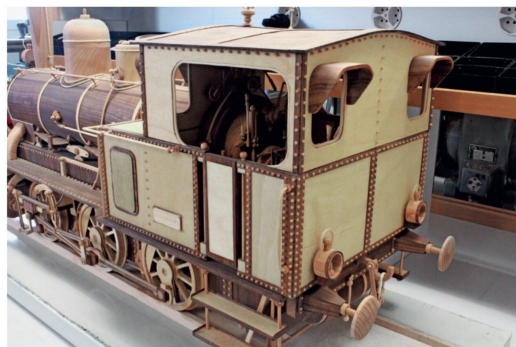
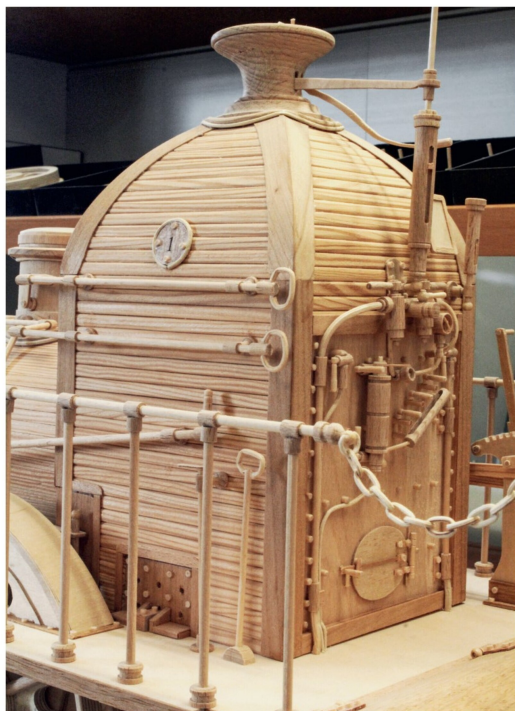


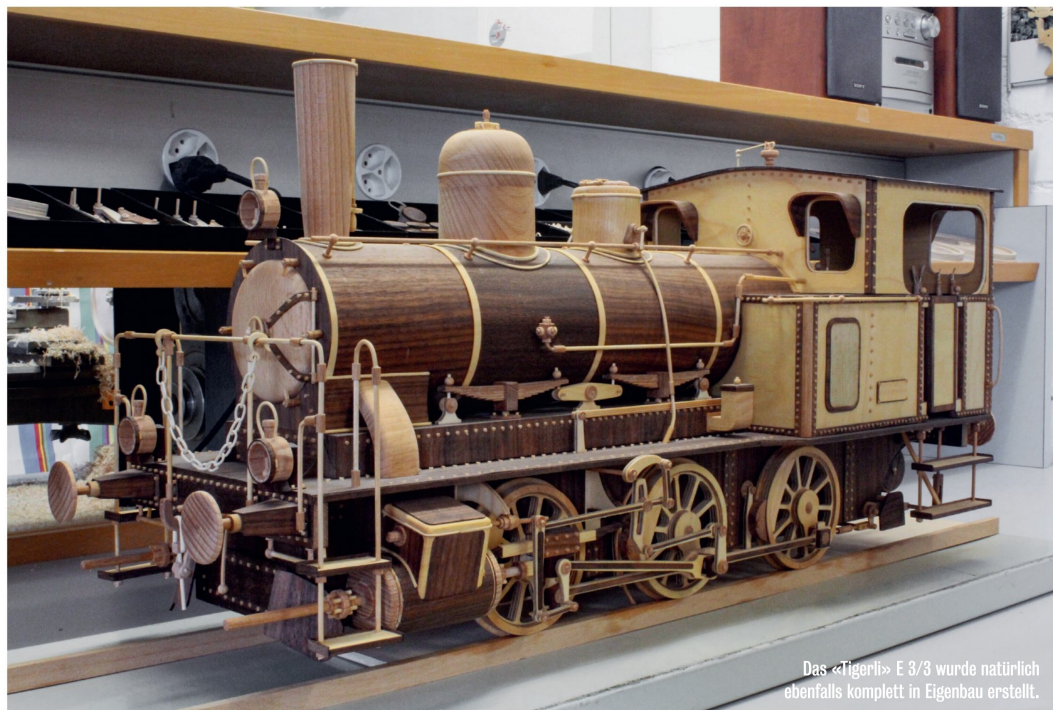
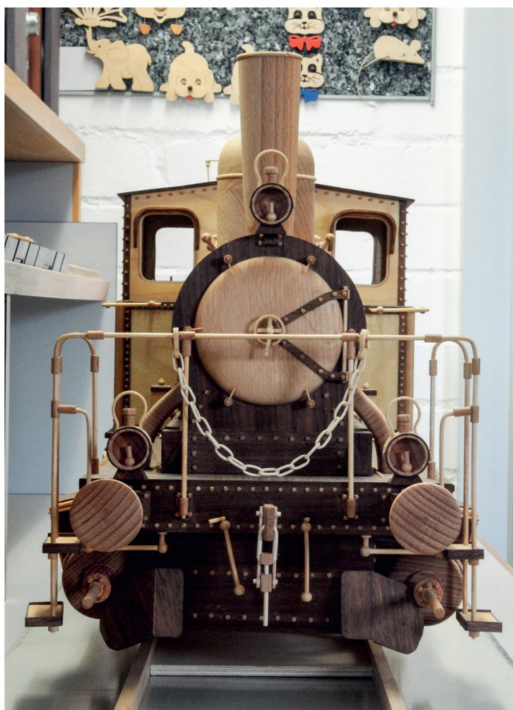
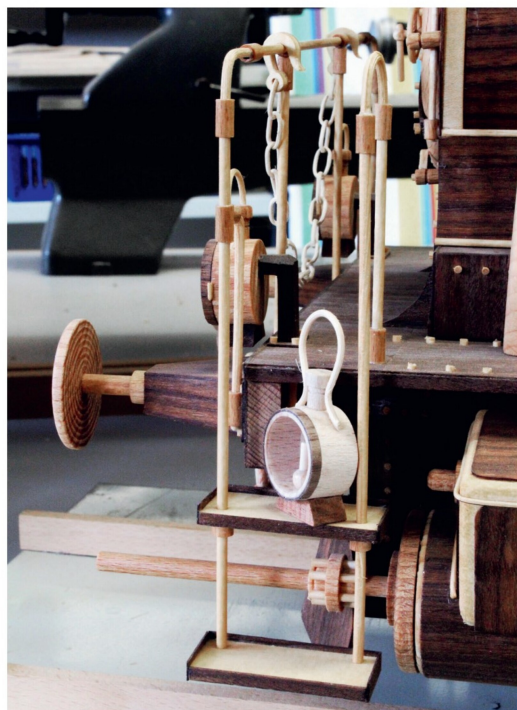
wisse Beziehung zu diesem wichtigen Ort der Eisenbahngeschichte.

In die Zukunft blickt Roth sehr optimistisch. Nun, da er innert acht Jahren vier Loks im Massstab 1:10 gebaut hat, möchte er einerseits in Richtung Modellgebäude expandieren. Konkret stellt er sich eine

massstäbliche Remise für die Lokomotiven vor, die als Umgebung für die Modelle zu Hause dienen soll. Selbstverständlich ausgestaltet mit Werkstatt- und Lokomotivpersonal bei der Arbeit. Wenn möglich, baut Roth sogar eine Beleuchtung ein. Andererseits erwägt er, epochengerechtes Wagen-

material für seine Dampfloks zu bauen. Projekte gibt es genug, Pläne ebenso, nur der Platz fehlt. «Falls ich keinen Abnehmer für meine Modelle finde, kann ich sie immer noch anzünden ...», meint Roth mit einem Augenzwinkern und einem verschmitzten Lächeln. 





Das «Tigerli» E 3/3 wurde natürlich ebenfalls komplett in Eigenbau erstellt.



Events | Grossbahnfest in Schinznach am 7. und 8. September 2019

1 + 1 + 1 = 4

Im Gartencenter Zulauf im aargauischen Schinznach fand im September zum ersten Mal die internationale Modellbahnausstellung Grossbahnfest statt. Die vom gleichnamigen Verein organisierte Veranstaltung richtete sich an alle Liebhaber von Gartenbahnen in den Spurweiten G und IIm. Doch auch Vorbildfans kamen zum Zug: Die Schinznacher Baumschulbahn drehte im Mehrzugbetrieb ihre Runden.

Von Zoltan Tamassy (Text/Fotos)

Den Begriff Synergien umschreiben die Betriebswissenschaftler bisweilen mit der Gleichung «1 + 1 = 3». Will heissen: Man gibt zwei Dinge zusammen, und das Ganze ist mehr als die Summe seiner Einzelteile. Synergieeffekte waren auch beim ersten internationalen Grossbahnfest, das am 7. und 8. September 2019 in Schinznach über die Bühne ging, reichlich vorhanden. Denn sinnigerweise wurde eine Messe für Gartenbahnen in einem Gartencenter, über dessen Gelände eine historische (Garten-)Schmalspurbahn fährt, veranstaltet. Da es sich hier um drei Einzelteile (der

2018 in Basel gegründete Verein Grossbahnfest als Organisator, das Gartencenter Zulauf in Schinznach-Dorf als Gastgeber sowie die Schinznacher Baumschulbahn SchBB) handelt, muss die oben erwähnte Gleichung allerdings etwas angepasst werden: «1 + 1 + 1 = 4».

45 Aussteller aus der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien sowie aus den Niederlanden hatten sich im beschaulichen Aargauer Rebbaudorf eingefunden. Alle relevanten Hersteller von Gartenbahnen konnten für die Messe gewonnen werden, darunter auch der «Erfinder der Spur

G Gartenbahn», die Firma LGB, die mittlerweile zum Märklin-Konzern gehört. Die Organisatoren wollten nicht bloss eine Fachmesse organisieren, sondern ein Event, das auch Familien anlockt. So wurden auch mehrere Modellbahnanlagen – auch solche mit Echtdampfbetrieb – ausgestellt, es gab eine Kinderspielecke, ein Glücksrad usw. Für die Kleinsten dürfte aber die Baumschulbahn den eigentlichen Höhepunkt des Tages gebildet haben. Diese fuhr auf dem 600-mm-Spur-Netz gleich im Mehrzugbetrieb, und zwar auch durch die Ausstellungshalle. «Drei Dampfzüge lassen ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 37



Das Team des Schweizer Rollmaterialherstellers Innolutions (in Rot).



Andreas Cadosch präsentiert stolz die FO HGe 4/4¹ von KISS.



Auch der Branchenprimus LGB konnte für das Grossbahnfest gewonnen werden. Auf dem Bild zu sehen ist die Ge 4/4¹ Tiefencastel 629 der Rhätischen Bahn.



Zwei vom Organisationskomitee: Nathalie Ackermann und Stefan Treier.



Ganz neue Töne kommen von Heinz Däppen von Sound Design.



Staunen bei der Anlage Gastfahrzeuge Echtdampf/Digital DCC.



Extra aus den Niederlanden angereist: Ed de Bruijn von Ed's Gartenbahn.



Gartenbahn-Spezialartikel gab es beim Stand von Trainli aus Rothrist.



Auch die Freunde der Dampfbahn Furka Bergstrecke waren vor Ort.



Die RhB G 4/5 102 und vieles mehr beim Stand der Schweizer Echtdampfspezialisten vom Dampfatelier «Am Kilometer 103,455».



Fast wie ein Filmstar auf dem roten Teppich: Die Dampflokomotive Sequoia rauscht durch die Ausstellungshalle des Gartencenters Zulauf.



Oliver Widmer vom Verein Schinznacher Baumschulbahn SchBB.



Die Dampflokomotive Pinus (Baujahr 1937) kurz vor der Abfahrt.



Trotz teilweise garstigem Wetter war viel Betrieb auf der Baumschulbahn.



Das Grossbahnfest war nicht nur als Fachmesse gedacht. Entsprechend viele Familien hatten sich an den zwei Tagen im September eingefunden.



Am Glücksrad am Stand der Baumschulbahn wurde rege gedreht.



Hanspeter Landenberger am KISS-Stand vor «seiner» C 5/6 2978.




Hübsches Detail der Grossanlage modul CH88.

wir für das Publikum sonst nur einmal pro Jahr fahren», sagt Oliver Widmer vom Verein Schinzacher Baumschulbahn während eines Halts - der Vollbluteisenbahnler fuhr am Sonntag die Sequoia, die aus den 1940er-Jahren stammende deutsche Tenderlock Ty 3-194. Widmer findet es eine «coole Sache», dass an diesem Wochenende das Modell und das Vorbild so schön zusammengefounden hätten.

Bei diesem Programm verwundert es kaum, dass während der zwei Ausstellungstage mehrere Tausend Besucher in die Halle des Gartencenters Zulauf geströmt sind. Gemäss Stefan Treier vom Verein

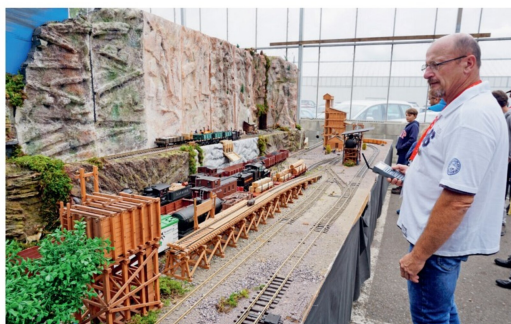
Grossbahnfest sei der Publikumsansturm recht rege gewesen, er sei sehr positiv überrascht. Auch die Aussteller hätten sich sehr interessiert gezeigt, einige Anfragen hätten sogar abgewiesen werden müssen. «Wir haben offensichtlich eine Nische gefunden, können mit der Ausstellung exakt Bedürfnisse decken», sagt Stefan Treier. Diese Nische war vor zwei Jahren entstanden. Bis dahin hatten Händler einen ähnlichen Anlass veranstaltet, wenngleich in kleinerem Rahmen, danach war allerdings Schluss. Treier und das Organisationsteam hatten sich vor eineinhalb Jahren zusammengefounden, um etwas für die Gartenbahnszene

auf die Beine zu stellen. Der Kontakt zum Gartencenter Zulauf und zur Baumschulbahn ist laut Treier schnell hergestellt und das Interesse gross gewesen.

Ob angesichts dieses Andrangs und Erfolgs die Messe eine Fortsetzung findet, lässt Treier offen. «Wir haben einen Versuchsballon fliegen lassen. Jetzt werden wir mit unseren Partnern zusammensitzen und das weitere Vorgehen besprechen», sagt er. Ein wenig lässt sich Treier dann doch in die Karten schauen: «Wahrscheinlich war diese Ausstellung nicht die letzte. Wir könnten uns vorstellen, sie alle zwei Jahre durchzuführen». Zu wünschen wäre es. 



Dreams on Wheels: die Modelleisenbahnanlage der US G-Scale Friends.



(Auch) auf dieser Anlage zischte, ratterte und dampfte es zünftig.



Die Organisatoren waren vom Publikumsansturm sehr positiv überrascht. Ob es eine Fortsetzung gibt, ist vorderhand noch offen.



Events | 12. Remisenfest und 5. Modellbahn-Expo in Hochdorf – 7./8. September 2019

Kleines Jubiläum in Hochdorf

Während vielerorts in der Modellbahnbranche Expansion und ein Scharren um Grösse spürbar ist, bleibt die Modellbahn-Expo im luzernischen Hochdorf bei ihrem bewährten Konzept. Dass dabei erneut ein grosses und auch internationales Aufgebot an angesagten Modellbauern zusammenkommt, zeigte der Besuch der LOKI im beschaulichen Seetal.

Von Hans Roth (Text/Fotos)

Bereits zum fünften Mal findet die Modellausstellung im Rahmen des Remisenfests in Hochdorf statt. Mittlerweile hat sich der neudeutsche Ausdruck Modellbahn-Expo etabliert und wird nun auch bei fremdsprachigen Modellinteressierten besser verstanden. Wer das Gefühl hat, die kleine, aber feine Ausstellung laufe sich langsam zu Tode, der irrt sich gewaltig. Auch 2019 schaffte es das Organisationsteam rund um Michael Kohler, eine spannende und abwechslungsreiche Ausstellung auf die Beine zu stellen.

Beginnen wir beim Remisenfest. Das Remisenfest steht für Familienerlebnis, ist für Liebhaber von historischen Eisenbahnen und Bussen sowie Modellbauer und Modelleisenbahner. Diese ungewohnte Kombination führt zu einem unvergleichlichen Volksfest, welches seinesgleichen ver-



«Vaervannier», hergeleitet von «ver van hier», ist eine Spur-0e-Haltestelle mit Forstwirtschaft und ist eben ganz weit weg von hier, irgendwo nordwestlich von uns gelegen, irgendwo in Belgien.

gebens sucht. Nebst den vereinseigenen Fahrzeugen des Vereins Historische Seethalbahn (HSTB) waren heuer als Gastfahrzeuge der RBe 2/4 202 «Roter Pfeil» der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) und der RBe 4/4 1405 des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) im Seetal. Zusätzlich bot das Team 10439 mit der SBB Ae 3/6 10439 und zwei EBT-Wagen ein Zubringerzug nach Hochdorf an. Vor der Hochdorfer Remise laden Festwirtschaft, Kinderspielplatz, Parkbahn-Rundfahrten, Börse und Werbestände zum Verweilen ein. Nicht zu vergessen ist das Engagement des HSTB, einen originalen Seetal-Zug aus den 1950er-Jahren zu bilden. Rund um die Remise dampft und zischt es, man ist in Feststimmung und taucht in das Treiben des Remisenfests ein.

Es gibt keine Grenzen

Während beim Vorbild an die gute, alte Zeit im Seetal auf Schienen und Strasse erinnert wird, verschwinden innerhalb der Remise sämtliche Grenzen. Man taucht in eine internationale Welt ein, welche teilweise akribisch dem Vorbild abgeschaut wurde, teilweise einen fiktiven Hintergrund aufweist. Die ambitionierten Modellbauer setzen ihr Geschick dermassen professionell um, dass als Betrachter es oft schwerfällt zu erahnen, ob die Kleinanlage einem Vorbild nachempfunden wurde oder nicht. An Internationalität fehlt es nicht, sowohl vonseiten der Aussteller als auch vonseiten der ausgestellten Anlagen. Man wandert in verschiedenen Massstäben schnurstracks nach Frankreich, geht in die USA, nach Österreich, nach Hanoi, Belgien, in die Schweiz und landet schlussendlich in Marcel Ackles fiktiven Modellumsetzung «Achtung Feldbahn kreuzt».

Dass die Umsetzungen auch Spass beinhalten, zeigt die Anlage «Cuberdon». Cuberdon ist eine kegelförmige belgische Süssigkeit, die wegen der gewissen Ähnlichkeit mit einer Nase in Flandern oft auch als «Neuzeke», zu deutsch Näschen, bezeichnet wird. Auf der Anlage werden also Näschen hergestellt, und geduldige Besucher können sogar eine der Süssigkeiten probieren. Sie können zuschauen, wie die Rohstoffe

Das berndeutsche «Gschichtli» vom «Totemügerli» stand der kleinen Anlage Pate. Sie wurde liebevoll «Batzmättère Moos» getauft.



Die perfekte Romantik im Massstab 1:35. Die Anlage Moulin Margot wurde in Hochdorf erstmals zusammengekoppelt mit Marcel Ackles Anlage «Achtung Feldbahn kreuzt» ausgestellt.



Die Industriebahn Riedmatt zeigt eine fiktive, aber typische Schweizer Industrielandschaft in H0.





Diese Anlage mit dem Titel «La grande lessive à la Thumenau» ist auf einem echten Bügelbrett montiert und ist im Massstab 1:87 gehalten.



Hier gibt es belgische Naschereien.
Cuberdon heisst die Anlage, wie auch die
Nascherei, und ist im Massstab 1:45 gebaut.

hin und her transportiert werden und am Schluss das fertige Produkt zum Vorschein kommt. Ein Spass ist es auch, wenn man plötzlich feststellt, dass die Anlage «La grande lessive à la Thumenau» von Dany Machi auf ein Bügelbrett montiert ist. Übersetzt heisst es so viel wie «die grosse Wäscherei in Thumenau», deshalb das Bügelbrett. Zudem, so Dany Machi, müsse für Ausstellungen die Anlage im Auto Platz haben und allein, mit einfachen Handgriffen aufstellbar sein. All die Hintergrundinformationen gehen beim Anblick der schönen, französischen Schleusenlandschaft von Thumenau beinahe vergessen.

Klein und gross

Neben der Vielfältigkeit der Anlagen zeugen auch die Grössen von Unterschiedlichkeit. Während die Anlage «Batzmättère Moos» keinen Quadratmeter gross ist, musste bei der norwegischen H0-Anlage «Bergensbanen og Flåmsbana» sogar ein beachtlicher Teil zu Hause gelassen werden. Die Anlage «Batzmättère Moos» spielt im bernischen Emmental. Wer Franz Hohler kennt, dem ist auch das «Totemügerli» ein Begriff. Daher stammen auch die Namen Batzmättère und Stotzgrotzen-Öiu. Über diese spannende Modellumsetzung dieses «Bärndütschen Gschichtli» werden wir in einer späteren Ausgabe tiefer eingehen. Die «Bergensbanen og Flåmsbana», die gigantische Anlage mit norwegischem Vorbild, ist den aufmerksamen Leserinnen



«Ga Long Bien» spielt irgendwo in Thailand. Die mit vielen Details und Anekdoten beladene Anlage von Thomas Schmid im Massstab 1:35 wird zu einem späteren Zeitpunkt in einer LOKI-Ausgabe gezeigt.

und -Lesern sicherlich noch aus der LOKI 2|2018 bestens bekannt.

Auf kleiner Fläche für viel Betrieb zu sorgen, gelang auch dieses Jahr Eddy de Wilde mit seiner Anlage «Wilburg». Die H0e-Anlage mit österreichischem Vorbild ist auf 3/4 m² aufgebaut. Die anlässlich eines Wettbewerbes entstammende Anlage ist nun elf Jahre alt und weist trotz kleiner

Fläche sogar zwei Ausweichstellen auf. Wenn man Eddy de Wilde kennt, der weiss, dass auf seinen Anlagen zahlreiche persönliche Anekdoten umgesetzt wurden.

Auch mächtig Betrieb gibt es im Industrieareal von Riedmatt. Schon beim Betreten der H0-Anlage sieht man, dass man sich in der Schweiz befindet. Die gesamte Umsetzung lädt zum Träumen und



Die Branche Line der Southern Pacific stellt eine Strecke dar, die durch die Rocky Mountains nach Utah führte. Sie ist in den 1980er-Jahren angesiedelt.

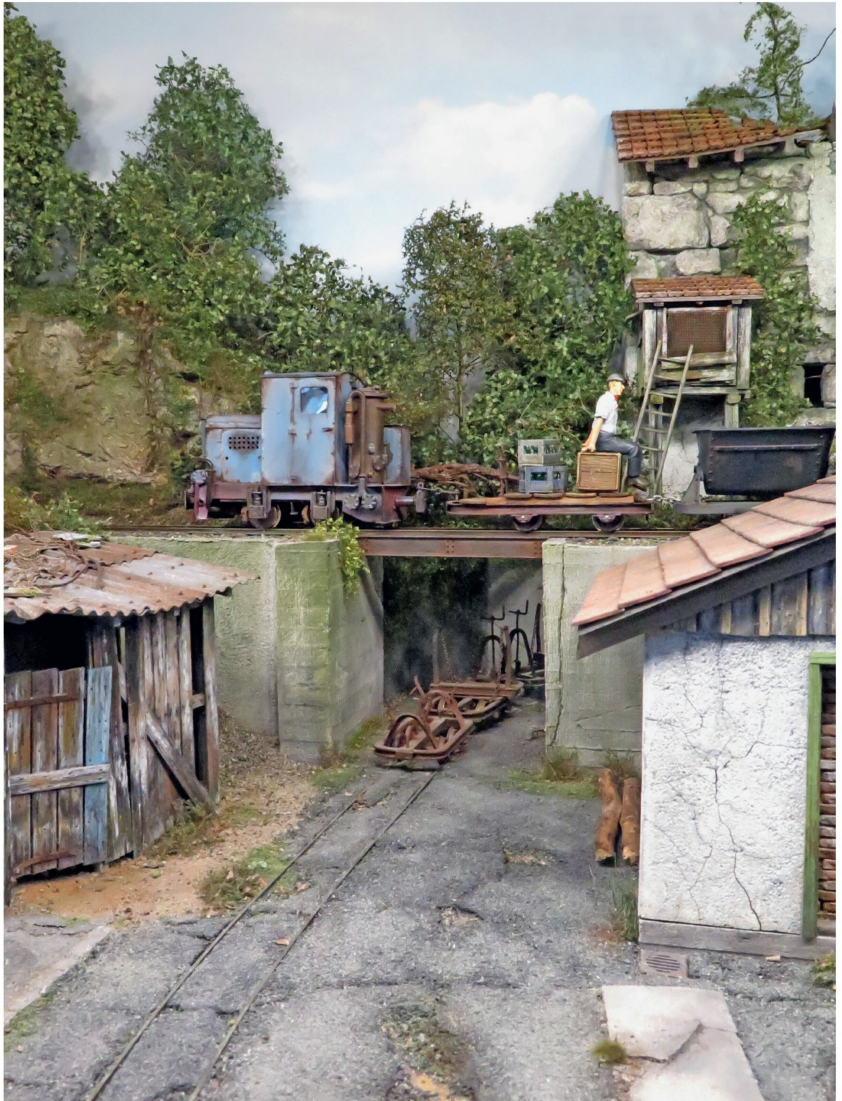


«Florence Yard» ist eine Spur-0-Anlage auf einer Fläche von 1,5 x 3 Meter. Die US-Anlage zeigt einen Industrieanschluss irgendwo in Nordamerika.

In Château Mignain taucht der Besucher in die gute, alte Zeit Frankreichs ein. Untermalt wird die akribisch umgesetzte Anlage mit passenden, musikalischen Klängen.



Unverkennbar sind jeweils die Werke mit der Handschrift von Marcel Ackle. In Hochdorf präsentierte er seinen neuesten Wurf einer detaillierten Anlage «Achtung Feldbahn kreuzt».



man wägt sich in ..., wo befindet sich denn dieses Industrieareal? Wir erfahren, dass zwar die Kriens-Luzern-Bahn Pate stand, aber sämtliche Umsetzungen ohne konkretes Vorbild sind. Man könnte lange dem gemächlichen Betrieb auf der Epoche-IV-Anlage zuschauen. Wir werden dies in einer späteren LOKI-Ausgabe nachholen.

Auf die nächsten Jahre

Fünf Jahre auf dem Buckel und immer noch die Frische eines jungen Kalbs, das ist ein bedeutendes Zeichen, dass sich die Modellbahn-Expo nicht nur in der Schweizer Modellbahn-Szene bestens etabliert hat. Während vor zwei, drei Jahren der Anlass noch ein kleiner Geheimtipp war, so hat es das Organisationsteam geschafft, dass er bei sehr vielen Modellliebhabern mittlerweile ein Pflichtanlass im Spätsommer ist. Mit der Modellbahn-Expo wird das Modellwinter-Halbjahr eingeläutet, und ist man erst einmal in Hochdorf, dann merkt der Besucher schnell einmal, dass es keine «Aussteller und Besucher» gibt, sondern eher «Freunde und Familie».



Das Buch

Modelleisenbahnausstellung in der Remise Hochdorf 2015-2019
Alle Anlagen der ersten fünf Ausstellungen in einem Buch

Ein Jubiläumsbuch von Dani Hunziker (Fotos) und Texten von Michael Kohler, mit ca. 80 Seiten zum Preis von CHF 65.50.

Das Buch erscheint im November 2019 und kann bereits heute unter atelier@magsandmore.ch vorbestellt werden.



Eddy de Wilde schafft es immer wieder, auf kleiner Fläche viele Details zu präsentieren.



Aus dem Ausstellungsstück von Martin Meyer wurde inzwischen eine kleine Betriebsanlage. Wir werden in einer späteren LOKI-Ausgabe mehr von dieser kleinen Anlage berichten.

News

Der Oktober-Zug auf dem Kaeserberg

Ein vierteiliger «Kolibri» der SBB

Foto: CFK



RBDe 560, 73 t, 1,65 kW; Last: 12 Achsen, Total 269 Plätze, V/max. 140 km/h.

Der RBDe 560 114-6 dieses vierteiligen «Kolibris» trägt seit dem 29. Oktober 1994 das Wappen von Ouchy. Noch fehlt ihm und dem dazugehörigen Steuerwagen die Aufschrift «REV», Réseau Express Vaudois, die 2001 angebracht wurde. Zusammen mit 119 weiteren Trieb- und Steuerwagen dieser Bauart erfuhren die beiden Fahrzeuge 2012 einen gründlichen Umbau zum weiss-schwarz-rot bemalten Domino-Zug DO 94 85 7 560 281-8. Am Kaeserberg zirkuliert er in seiner ursprünglichen Form, ergänzt mit zwei Zwischenwagen, einem gemischten Erst- und Zweitklasswagen EW II und einem Zweitklasswagen EW I. CFK

17. Plattform der Kleinserie vom 11. bis 13. Oktober 2019 in Bauma

Herbstlicher Modelltreffpunkt Bauma

Zum 17. Mal wird die begehrte Ausstellung Plattform der Kleinserie in Bauma durchgeführt. Rund 100 Aussteller und Mitaussteller werden eine Vielfalt von Produkten in allen gängigen Spurweiten zeigen. Ob man sich für Lokomotiv-, Wagen- oder Gebäude-Modelle oder für Zubehörteile interessiert, in diesem riesigen Fundus sollte es möglich sein, das Passende zu finden.

Aussteller und Mitaussteller

ABG Technology AG
Aebi – Englische Modellbahnen
aku-Modelleisenbahnen
Almrose – Korus Group srl
Alpen Modell
AM Modellbahn Fine Scale Spur 0
Ansalmi Engineering
ASOA
Aubertrain
BEMO Modelleisenbahnen GmbH
Brogioli Casting AG
BUCO Spur 0 GmbH
Dachslenberg
Dampfatelier «Am Kilometer 103,455»
Dampfbahn Furka Bergstrecke AG
Der Lokladen/Fa. Dingler

DH-Präzisionsmodelle
Edition Lan AG
Egger-Bahn
Felsenmeyer (Martin Meyer)
Ferro-Suisse
Fine Models
Führerstandsmitfahrten Perren
Fulgurex (N.G) Sàrl
Gautschi Spur 0
G1MRA CH
Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer
H-R-F Modellbahn-Atelier
Identico & Partner AG
IMTHURN Productions
Itelec AG
hrm Modelltechnik
Hui Modellbau
Kiss Modellbahnen GmbH&Co.KG
Laser-creation Sàrl
Lematec Prestige Models SA
LOKI
Lombardi – Elettren
MAZERO
MD Tranz
mea TEC Meyer
MGB-Modell
micro-model.ch

Microrama (Anoled SA)
Microscale Models
Minitrans
MIRAWO
Modellbahn Schweiz GbR
Modellbahnen Zimmermann Rolf
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Modellbaustudio Born GmbH
Modellbau Voth
Modellfeldbahn GmbH i.G.
Modellismo Portigliatti
modell rail ag
MW-Modell
NAVEMO Nahverkehrsmodelle AG
Ostschweizer Modellbahn Klubs
Pesolillo SA
Prellbock-Verlag
Qdecoder
rail4you.ch
Roth-Modell
Schweiz. Verb. Eisenbahn Amateur (SVEA)
Sound – Design
Steiner Modellwerke
Teichmann Modellbäume
Tip-Top Modell
Train Buffs
Twerenbold Modellbau AG

Verein historischer Forchbahn-Fahrzeuge
Verein Historischer Triebwagen 5
Verein Sernftalbahn
Verlag Ochsner
Völklein Modellbau
Walter Waibel AG
Wunder Präzisionsmodelle
ZIMO Elektronik GmbH
21,10 srl

Anreise

Wenn Sie mit dem öV anreisen, folgen Sie den Fussgänger-Wegweisern. Reisen Sie mit dem Privatfahrzeug an, folgen Sie der Beschilderung «P-Ausstellung». Die Verkehrskadetten werden Ihnen einen Parkplatz zuweisen. Da die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze beschränkt ist, empfiehlt es sich, mit öV anzureisen.

Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Freitag, 11.10.2019, 17.00–20.30 Uhr
Samstag, 12.10.2019, 9.30–18.00 Uhr
Sonntag, 13.10.2019, 9.30–17.00 Uhr
Der Dauereintritt für alle drei Tage beträgt CHF 10.–. Jugendliche unter zwölf Jahren haben in Begleitung eines Erwachsenen freien Zugang.

Weitere Infos unter: www.kleinserie.ch

Huttwiler Dampftage – 5./6. Oktober 2019

Bahnbegeisterte treffen sich im Emmental

Die zur Tradition vom «Stedtl» Huttwil gehörenden Huttwiler Dampftage des Vereins Historische Eisenbahn Emmental (VHE) finden in diesem Jahr vom 5. und 6. Oktober 2019 statt. Die Dampftage stehen im Zeichen der historischen Eisenbahn. Es verkehren täglich über 25 (!) Dampf- und Elektro-Extrazüge aus der Gründerzeit der Eisenbahn auf den Emmentaler Bahnstrecken zwischen Huttwil und Ramseil bzw. Wasen i. E. sowie zwischen Huttwil und Willisau. Die Dampftage haben sich in der schweizweiten Eisenbahnerszene einen guten Namen gemacht, und so darf der VHE jedes Jahr Gastvereine in Empfang nehmen.

Während des ganzen Wochenendes wird der Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) mit dem Dampftriebwagen CZm 1/2 Nr. 31 zu Besuch sein. Der Dampftriebwagen wird zusammen mit einem Zusatzwagen der Zürcher Museumsbahn (ZMB) vorwiegend auf der Strecke zwischen Sumiswald-Grünen und Wasen i. E. zum Einsatz kommen, so wie es zur «Dampf-Zeit» der Fall war.

Die beliebten Fahrten mit dem alten Schnaazenpostauto auf der aussichtreichen Strecke über die Fritzenfluh sind auch in diesem Jahr wieder ein fixer Bestandteil des Fahrtenprogramms. Die Besucher können je nach Lust und Laune zwischen den

Zügen und dem Postauto verschiedenste Fahrtenvarianten kombinieren.

Auf dem Depotareal in Huttwil erwartet die Besucher ein bunt gemischtes Programm, das den Besuchern die Eisenbahn von früher näherbringt. Im altherwürdigen Depot in Huttwil begeistert die Eisenbahn im Modell in den verschiedenen Spurweiten die Besucher.

Neben den vielen Attraktionen steht wiederum die beliebte Festwirtschaft mit Grilladen und einem grosszügigen Kuchen- und Tortenbuffet zur Verfügung.

VHE

Weitere Infos unter: <http://vhe-emental.ch>



Im VHE-Depot sorgen Modelle in verschiedensten Spuren für Begeisterung.



25 historische Dampf- und Elektrozüge sorgen für Betrieb im Emmental.



Das Postauto über die Fritzenfluh ist auch 2019 wieder anzutreffen.

Fotos: VHE, Marco Schaffner

Veranstaltungen

Eröffnung der zweiten Welt **Smilestones AG** | 28. September | 8212 Neuhausen am Rheinfall, Industrieplatz 3
Smilestones eröffnet zusätzliche 120 m² Anlageflächen. Thema der zweiten Welt: «Schweizer Bergwelt». www.smilestones.ch

Tag der offenen Tür **Tin-Plate-Modelleisenbahn** | 28. September, 13.00–18.00 Uhr | 9548 Matzingen, Ecke St. Gallerstr. und Alte Poststr.
Anlage von Alois Schneider in Spur 0 mit Zügen von BUCO, HAG, ETS, Hermann und Keiser. Dorffest-Festwirtschaft unweit vorhanden.

Fahrtage im Herbst **Liliput Bahn Verein Stein am Rhein** | 28./29. September, 2./5./6./9./12./13. Oktober | 8260 Stein am Rhein
Gönnen Sie sich eine knapp 10 Minuten dauernde Fahrt auf den Spuren 7¼ Zoll bzw. 360 mm. www.steinerliliputbahn.ch

Grosse Spielzeugsbörse **Börse Dietikon** | 5. Oktober, 9.00–15.00 Uhr | 8953 Dietikon, Stadthalle
Modellbahnen, Autos, Tin Plate, Sammlermodelle aller Spurweiten, orig. Bahnrequisiten, Rep.- Service. Tel. 079 328 32 00.

Hochwertige Eisenbahnmodelle **Stiftung Eisenbahnsammlung Uster** | 5. Oktober, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise beim Bahnhof
Die Anlagen der Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m sind in Betrieb. Infos unter: Tel. 079 673 60 65 www.eisenbahnsammlung.ch

Modelleisenbahntheater **Ursula und Christian Frey** | 5./6. Oktober, ab 10.30 und 13.00 Uhr | 8712 Stäfa, Eichstrasse 14
Offene Türen mit Vorführungen im Modelltheater. Zu sehen sein wird Kunterbuntes in diversen Spurweiten. cufrey@bluewin.ch

Sonntagsapéro **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 6. Oktober, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41
Sonntagsapéro und Fahrbetrieb gemäss Spezialprogramm. www.meco-olten.ch

Öffentlicher Fahrtag **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln (MECE)** | 6. Oktober, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Blatten
Letzter Fahrtag auf der Gartenbahnanlage Blatten. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung. www.mece.ch

Erlebnissfahrt nach Bauma **SBB-Historic Team Ostschweiz** | 6. Oktober | Rapperswil–Bauma–Rapperswil, 10.32–17.28 Uhr
Mit der Ae 3/6¹ 10664 eine Fahrt ans 50-Jahre-Jubiläum des DVZO nach Bauma. www.historic-ostschweiz.ch/fahrten

Dampf in Minusio **Associazione Ticinese Amici della Ferrovia** | 6./20. Oktober, 14.30–17.30 Uhr | 6648 Minusio, Mappo
Öffentliche Fahrten in Minusio. Findet nur bei schönem Wetter statt. Reservation empfohlen. www.ataf.ch

Messe in Bauma **Plattform der Kleinserie** | 11.–13. Oktober | 8494 Bauma
Rollmaterial, Zubehör, alle Spurweiten, in erster Linie Schweizer Kleinserienhersteller. Das Fest der Eisenbahnerszene. www.kleinserie.ch

Modelleisenbahn in Hulftegg **Gasthaus Hulftegg/Passion IIm** | 11.–13. Oktober, ab 10.00 Uhr | 9613 Mühlrüti, Hulftegg 907
Vorführung der LGB-Anlage der Passion IIm im Saal des Gasthauses Hulftegg. Gratis Eintritt. www.hulftegg.ch

Dampf im Aaretal **Dampfbahn Aaretal (DBA)** | 12./13. Oktober, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum
Öffentliche Fahrten im Parkareal des Psychiatriezentrums Münsingen. 11. Oktober mit «Basar PZM» ab 10 Uhr. www.dampfbahn-aaretal.ch

Nostalgie und Erlebnis **Genossenschaft Museumsbahn Emmental** | 13. Oktober, ab 10.20 Uhr | Sumiswald–Grünen–Huttwil–Sumiswald–Grünen
Museumsbahnfahrten auf der Emmentalbahn mit historischen Dampflokomotiven. www.emmentalbahn.ch

Saisonschluss **Stiftung Bahnpark Brugg** | 13. Oktober, 10.00–18.00 Uhr | 5200 Brugg
Gratisführungen, Kino, Schienenvelofahren, Dioramenschau, kleine Modellbörse, jedoch keine Streckenfahrten. www.bahnpark-brugg.ch

Fahrtage in Staufen **Gartenbahn Staufen** | 13./27. Oktober 2019, 13.00–16.00 Uhr | 5603 Staufen AG
Geniessen Sie einige angenehme Fahrten auf dem schönen Gelände in Staufen. Gratis für Gross und Klein! www.gartenbahn-staufen.ch

Tage der offenen Tür **Historischer Modellbahnhof Rothenburg** | 25./26. Oktober | 6030 Ebikon
Fahrbetrieb mit Zügen aus der Zeit 1970 bis 2000. Rangieranlage Spur I mit Zertifikat. Börse. Eintritt frei. www.HMbR.ch

Fahrtag am Rhein **Ysebaehni am Rhy** | 26. Oktober, 11.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Rheinstrasse 28
Gartenbahn in Spur 5 und 7¼ Zoll mit Elektro-, Diesel- und Dampfloks für Gross und Klein. www.ysebaehni-am-rhy.ch

«Holzbörse» in Gisikon Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL) | 26. Oktober, 10.00–15.00 Uhr | 6038 Gisikon, Firma Bauhag 41. EMBL-Modelleisenbahnborse mit Modellbahnen und Zubehör. Verpflegung und Rahmenprogramm. Eintritt frei. www.embl.ch

Occasionsmarkt Loki-Spengler | 26. Oktober, 10.00–15.00 Uhr | 5612 Villmergen, Durisolstrasse 12
Verschiedene Modelleisenbahnartikel und Zubehör, Autos und LKW. Genügend Parkplätze vorhanden. www.loki-spengler.ch

Saisonabschluss im PZM Dampfbahn Aaretal (DBA) | 26./27. Oktober, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Psychiatriezentrum
Saisonende der DBA, Wagen für Rollstuhlfahrer/innen. Restaurant im Psychiatriezentrum. www.dampfbahn-aaretal.ch

Betriebstag der Museumslinie 21 Tram-Museum Zürich | 26./27. Oktober, ab 12.36 Uhr | 8008 Zürich, Tram-Museum Burgwies
Die Museumslinie 21 ist sicher die schönste Tramlinie von Zürich. Grosser Flohmarkt im Tram-Museum www.tram-museum.ch

Tage der offenen Tür Rheintalischer Eisenbahn Amateur Klub | 26./27. Oktober, jeweils ab 10.00 Uhr | 9425 Thal SG, im Buriet
Fahrbetrieb auf allen Anlagen: N, H0, 0, neu auch 0m und Gartenbahn, Festwirtschaft und Tombola, Eintritt frei. www.reak.ch

Tage der offenen Tür Thuner Eisenbahn-Amateure | 26./27. Oktober, ab 13.30 und 10.00 Uhr | 3600 Thun, Klublokal beim Bahnhof
Öffentliche Vorführungen unserer Klubanlage in Spur 0. www.tea-thun.ch

Vorführungen in Bern Berner Modell-Eisenbahn-Club (BMEC) | 25.–27. Oktober | 3008 Bern, Freiburgstrasse 140
Betrieb auf Spur-0- und Spur-H0-Anlagen. Loksimulator, Kleine Börse, Gastwirtschaft. www.bmec.ch

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

Tag der offenen Tür Winterthurer Eisenbahn-Amateure (WEA) | 27. Oktober, 10.00–16.00 Uhr | 8400 Oberwinterthur, Schulhaus Hegifeld
Zu sehen sind die Anlagen in Spur 0/0m und H0/H0m in Betrieb. Gedankenaustausch mit Gleichgesinnten. www.wea-winterthur.ch

Öffentliche Besichtigung Modelleisenbahnclub Kirchmättli Horw | 28. Oktober, 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 (OW)
Analoge Modelleisenbahn mit langen Fahrstrecken. 36 Kompositionen. Eigenes Rollmaterial darf mitgebracht werden. www.tinfields.ch

Modellbahn für Kinder Modellbahn-Treff | Ganzjährig, Mi. und Sa., 13.30–18.00 Uhr | 8344 Bäretswil, Zelglistrasse 26
Für 8- bis 14-Jährige aus der Region Zürich Oberland, Spur N, Anmeldung erforderlich. www.modellbahn-treff.ch

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Vereine

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

13. Oktober, ab 10.00 Uhr | Fahrpapéro
2. Dezember, 16.00–21.00 Uhr | Vorankündigung: Internationaler Tag der Modellbahn, Anlagen in Betrieb
Jeden Dienstag Bautag ab 16.00 Uhr.

MCB
MODELLEISENBAHN CLUB BASEL

Leserseite

Leserbrief von Reto Kuhn zum Leserbrief von Hans Rudolf König «Modellbahnneuheit: E-Loks ohne Stromabnehmer» in der LOKI 9|2019

Stromabnehmer oben oder nicht gesenkt!

Sehr geehrter Hans Rudolf König

Auch ich «nerve» mich, elektrisch fahrende Züge mit gesenkten Stromabnehmern zu sehen. Auf meiner H0m-Anlage fahren alle Loks seit Jahren mit ausgefahrenen Stromabnehmern ohne die Oberleitung zu berühren. Vor einiger Zeit habe ich LOKI eine kurze Beschreibung und entsprechende Bilder zukommen lassen, aber ich habe bis heute nicht einmal eine Antwort erhalten. Es gibt eine fast unsichtbare Lösung (mit einem 0,5-mm-Draht), und der Stromabnehmer (auch Einholm) bleibt voll beweglich und kann auch «zugeklappt» werden.

*Freundliche Grüsse,
Reto Kuhn*

Lieber Herr Kuhn

Vielen herzlichen Dank für Ihre E-Mail. Nun, Ihre Bemerkung betreffend fehlende Rückmeldung hat mich stutzig gemacht. Grundsätzlich beantworten wir jede E-Mail (mit Ausnahme von Veranstaltungen- und Börsenmeldungen). Auch habe ich seit 2016

jedes Feedbackmail, das ich erhielt, beiseitegelegt, und ich fand keine Mitteilung auf Ihren Namen lautend. Wann war diese Kontaktaufnahme? Ich kann mich erinnern, dass es Momente gab, in denen das Kontaktformular nicht funktionierte und eine Zeitspanne, als bei uns der Serverwechsel der E-Mails vollzogen wurde, dass einzelne E-Mails nie ankamen. Nun denn, wir würden natürlich gerne im Zusammenhang dieses Leserbeitrags Ihre Idee mitabdrucken. Haben Sie diesen Bauvorschlag noch, um ihn abdrucken zu können?

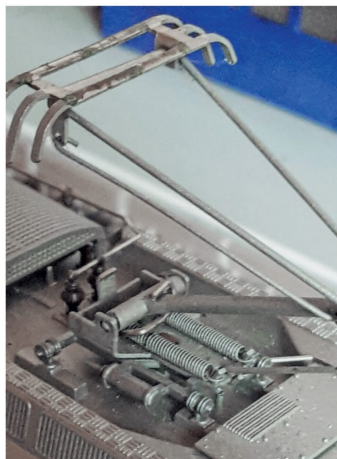
*Herzliche Grüsse und einen
schönen Wochenstart!
Hans Roth*

Lieber Herr Roth

Danke für Ihre Zeilen. Im Frühling 2018 habe ich an LOKI die im Anhang enthaltenen Bilder mit einem Kurzbeschrieb gesendet. Den Kurzbeschrieb habe ich vermutlich gelöscht, ich finde ihn jedenfalls nicht mehr. Die Fotos sind qualitativ leider nicht optimal. Zwei Fotos (Mitte oben

und unten) zeigen dieselbe Nahaufnahme aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Der eingebaute Draht befindet sich vorne unten rechts auf das Dach aufliegend. Die Höhenverstellung des Pantografen erfolgt einmalig durch Biegen des Drahtes. Je steiler zum Dach, desto weniger hoch entfaltet er sich. Die Federung bleibt voll erhalten, und nach unten lässt er sich wie immer auch einrasten. Bild Nr. 3 (oben rechts) zeigt, dass der Pantograf die Oberleitung nicht berührt und der Draht optisch nicht stört. Bild Nr. 4 (links) zeigt, dass das System auch beim Einholmstromabnehmer funktioniert, wobei der Draht anders abgelenkt werden muss (siehe Bild Nr. 5, rechts, Mitte). Bild 6 (rechts unten) zeigt den abgelenkten Draht für den «normalen» Bügel. Die Drahtdicke beträgt 0,5 mm, wird mit einer Spitzzange zurechtgebogen und mit Sekundenkleber befestigt. Zugegeben, es braucht ein wenig Fingerspitzengefühl, aber es ist machbar. Jedenfalls sind auf meiner H0m-Anlage alle E-Loks so ausgerüstet und funktionieren bis heute problemlos.

*Viele Grüsse und eine gute Zeit
wünscht Ihnen Reto Kuhn*



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

Zubehör Suche: ZIMO MX31, 2 Stück, mit neuem Eprom. kur.hauser@bluewin.ch

Verkaufen

HO Liebevoll gepflegte HO-DC-Sammlung, diverse Fabrikate, Bahngesellsch., Epochen, Roco-KK. 20 Digi-Loks, 18 mit Sound. 66 Personen- und 81 Güterwagen in Topzustand. CHF 9000,-. Liste: rolfpopitz.ro@bluewin.ch

HO Verkaufe Eisenbahnmodell-Anlage 210 x 120 cm, PIKO-Gleis HO, Landschaft zu vervollständigen und Loks, Wagen, Fahrzeuge und Figuren von verschiedenen Herstellern. Gazzaniga Emilio, Via Giacomo Rizzi 4, 6850 Mendrisio, Tel. 079 174 53 80, emilioezz@bluewin.ch

HO Verkaufe Loks, Wagen, Schienen. Liste verlangen. Hügl Franz, Bahnhofstrasse 6, 3126 Kaufdorf, Tel. 031 352 96 37, franzhuegl@bluewin.ch

HO Verkaufe Anlage in Spantenbauweise 260 x 150 cm. In 4 Teilen auf Rollen demontierbar. Ohne Gleismaterial und zus. Material. Preis ca. CHF 250,-. Lieferung ab Standort. Mehr Details nach Absprache unter: v.villiger@bluewin.ch oder 079 605 16 48, 6044 Udligenswil

HO DC aus Sammlung SBB RABDe 8/16 CHIQUITA in den drei Ausführungen, unbespielt. Offerten an: an.ritschner@dtc.ch

HO Spur HO DC BORN. Diverse Güter- und Personenwagen. Bitte Liste verlangen. r.itschner@dtc.ch

HO DC-RÖWA-Loks, Güter- und Personenwagen originalverpackt, unbespielt. Liste unter: r.itschner@dtc.ch



O Verkaufe Loks Spur O Fulgurex, unbespielt mit OK. SBB Ce 6/8 Krokodil braun 1800,-, SBB C 5/6 Elefant 2200,-. Walther Kurt, Eywald 691, 3154 Rueschegg-Heubach, Tel. 031 738 87 58, margakurtwalther@gmail.com

Om Verkaufe Modelrail, Ferrosuisse, Loks und Wagen, Vitrinenmodelle. Liste verlangen. M. Steffen, 9472 Grabs, 081 771 39 30, stemar@bluewin.ch

Om Verkaufe diverse Messingmodelle der RhB und der FO im Massstab 1:45 wie den Ferro-Suisse-Vorortpendelzug in der 90er-Version für CHF 9900,- und weitere seltene Stücke. Fordern Sie bitte die Liste an per E-Mail. ti@binario-uno.com

Verschiedenes

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

Modell Service

Modell Service und Reparatur
C. Dörsam, Segantinstr. 13, 7000 Chur
www.modell-service.ch

Eintrag aufgeben

www.loki.ch
→ Service
→ Börse

Insertionsschluss

für Börseninserate
in der LOKI 11 | 2019:
Freitag, 4. Oktober 2019

Hans G. Wägli

Hebel, Riegel und Signale

Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz. Entwicklung der mechanischen Einrichtungen. Grafenried, Diploty 2018. 476 Seiten, 1039 einfarbige Abbildungen, Zeichnungen, viele Tabellen, Chronik, Namen-, Orts- und Sachregister. Format 22x27 cm, gebunden mit Schutzumschlag. ISBN 978-3-033-06410-2. Preis CHF 116,- plus CHF 12,- Versandkostenanteil oder Preis in Deutschland € 107,-.

Stimmen der Kritik:
Eines der besten Werke zur Entwicklung der mechanischen Stellwerkstechnik. Wenngleich der Schwerpunkt ... in der Schweiz liegt, wird sehr ausführlich die Geschichte der deutschen Signalbauverfahren 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@diploty.ch bei **Diploty-Verlag, Bachtelen 45, 3308 Grafenried.**

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

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

Ce 4/6 und Ce 4/4 sowie CFe 2/6 und Te 2/3 der BLS-Gruppe

Die Berner Dekretsmühlen

Von Zoltan Tamassy

Die Freude im Herbst 1918 war gross, als endlich die Waffen schwiegen und die von Leid und Entbehrung geplagten Völker Europas sich endlich friedlichen Dingen zuwenden konnten. Zu diesen gehörte hierzulande unter anderem die Reorganisation der Bahnen. Das war bitter nötig, denn durch den Ersten Weltkrieg hatten sich die Ressourcen stark verteuert, Brennmaterial zum Beispiel war, wenn überhaupt, nur zu rekordverdächtigen Preisen erhältlich. Die schweizerischen

Bahngesellschaften setzten damals beim Betrieb auf Dampflokomotiven und mussten handeln, drohten doch ausgedünnte Fahrpläne das Wirtschaftswachstum empfindlich zu hemmen. Vor diesem Hintergrund hatte der Kanton Bern in einem mutigen und schweizweit einzigartigen Notprogramm per Dekret die Elektrifikation seiner Privatbahnen verordnet.

Im Rahmen dieser Elektrifikation wurde eine Reihe von neuen Lokomotiven beschafft – die «Dekretsmühlen». Sie erregten

nie grosses Aufsehen, stellten technisch nichts Revolutionäres dar und standen deshalb immer im Schatten der «grossen» Lokomotiven wie der Be 5/7, der Ae 6/8 und der Ae 8/8, der BLS-Gruppe, bzw. im Fall der «Halbesel» – halb Lok, halb Personenzug –, im Schatten der nachfolgenden Leichttriebwagen, der «Blauen Pfeile». Peter Hürzeler und Hans Roth, die Autoren des neuen LOKI-Spezial, finden: zu Unrecht! Denn die Dekretsmühlen standen dank zahlreichen, zum Teil auch schweiz-

Foto: BLS AG



Die Ce 4/6 301 mit einem kurzen GmP Ende der 1940er-Jahre bei der Einfahrt von Oberwil im Simmental.

weit einmaligen Änderungen und Umbauten während fast acht Jahrzehnten zuverlässig im Dienst der BLS-Gruppe – viel länger, als man ihnen ursprünglich zuge-
traut hätte. Die beiden Autoren haben sich in den Archiven auf Spurensuche begeben und zahlreiche bisher kaum bekannte Fakten über die Ce 4/6 und Ce 4/4 sowie CFe 2/6 und Te 2/3 der BLS-Gruppe gefunden. Das Resultat ist ein spannendes Werk über ein Stück Bahn- und Wirtschaftsgeschichte des Kantons Bern.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 46

**Die Berner Dekretsmühlen
von Peter Hürzeler und Hans Roth**

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

Auszug aus dem Inhalt:

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



Umfang: 132 Seiten – Preis: CHF 29.90/Euro 29,90 – ISBN: 978-3-7272-6100-8

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

Das Magazin ist zu beziehen durch:

Stämpfli Verlag AG, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 63 25, Fax +41 (0)31 300 66 88,
loki@staempfli.com oder im Webshop auf www.loki.ch.



Foto: Werner Hardmeier

Gegen Ende ihrer Dienstzeit wurden die Ce 4/4 öfter mal als Rangierlokomotiven eingesetzt, wie hier in Spiez zum Beispiel.

Bahn aktuell



Auf historischen Pfaden



Foto: André Niederberger

Bei Sedrun zieht die HGe 4/4' 36 den SACE verstärkt mit dem Speisewagen und Open-Air-Wagen am Zugschluss.

Seit der Wiedereröffnung der durchgehenden Furka-Bergstrecke im Jahr 2010 ist es wieder möglich, die Glacier-Express-Route in ihrer originalen Form zu absolvieren. Unter der Schirmherrschaft von Bahnurlaub.de organisiert Gabi Ball mit sehr viel Herzblut seit 2012 den Swiss Alpine Classic Express (SACE). Der SACE ist eine spektakuläre Zugfahrt, zwischen St. Moritz und Zermatt über den Albula, den Oberalp und die Furka – wie eine kleine Zeitreise. Der Zug besteht aus Mitteleinstiegswagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) aus den 1950er-Jahren. Auf dem Streckenabschnitt Chur–St. Moritz und zurück wird dem Zug einen der Gourmino-Speisewagen der RhB mitgegeben. Als Highlight wird die Komposition auf dem Abschnitt Brig–Disentis–Brig durch den vierachsigen Open-Air-Wagen B 2226 der MGB ergänzt. Als Triebfahrzeug werden auf dem Netz der MGB die HGe 4/4' 36 (ex FO) und dem DFB-Netz eine gemietete HgM 4/4 (MGB) eingesetzt. Im Streckenabschnitt der RhB wurde dieses Jahr die Ge 4/4' 610 eingesetzt.

Für das leibliche Wohl sorgt jeweils der Minibar-Service der DFB, das Team des Grand Hotel Glacier du Rhône und das Catering-Team von RailGastro in den nostalgischen Gourmino-Speisewagen der RhB.

Dieses Jahr fanden die SACE-Fahrten am 6. und 8. August statt. Bei den Fahrten gab es neben dem alpinen Erlebnis auch Fotohalte und einen Mittagshalt in Gletsch. Die Fahrten für 2020 sind online buchbar, einen Blick auf www.swiss-alps-classic-express.de lohnt sich durchaus.

HRo



Foto: Georg Trüb

Am 6. August 2019 überquert die HGe 4/4' 36 mit dem SACE den 96 Meter langen Grengiols-Viadukt.



Foto: Thibert Keller

Während der Rückfahrt am 8. August 2019 wurde dem SACE die RhB Ge 4/4' 610 vorgespannt.

Spezielle Züge während des ESAF

Während des Eidgenössischen Schwing- und Älplerfestes in Zug wurden die IR70 zwischen Zürich und Luzern mit je einem Drittel einer weiteren IR70-Garnitur verstärkt. Aussergewöhnlich ist definitiv auch das Modul aus Bt, B und AD, hier zwischen Rotkreuz und Giskon-Root am 25. August 2019.



Foto: Florian Hülscher

Mit dem «TEE Sántis» unterwegs

Am 10. August 2019 fand die traditionelle Sommerabendfahrt unter dem Motto «TEE Sántis» des Vereins TEE-Classic mit der Re 4/4' 10034 statt. Als Wagenmaterial dienten Speisewagen der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft (SSG), hier bei Mols.



Foto: Daniele Giaroli

Foto: Jing D. Lüthard



Schlieren hat wieder Tram-anschluss

Am 2. September 2019 wurde die Tramverlängerung der Linie 2 von Zürich Farbhof bis Schlieren Geissweid in Betrieb genommen. Bei der Eröffnung gelangten auch historische Trams nach Schlieren, wie hier das «Lisebethli» (LSB Ce 2/2 2).

Foto: Thibert Keller



Appenzeller gehen nach Westafrika

Am 6. August 2019 erfolgte in Gais der Verlad des B 245 der Appenzeller Bahnen (AB). Er wurde nach Nordfrankreich spediert für Anpassungen seines künftigen Einsatzgebiets in Burkina Faso, einem westafrikanischen Staat.

Foto: Michaela Rapp



Vietnamlok ist nun eingeweiht

Am 31. August 2019 wurde die einstige Vietnamlok HG 4/4 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) in Gletsch feierlich eingeweiht, hier während des Wasserfassens in Gletsch, als wäre sie schon ewig an der Furka unterwegs.

Ein Bündner nach französischer Art

Foto: Thomas Küstner



Ende Mai 2017 übernahm die französische Museumsbahn Tournon-Lamastre im Vivarais die Erstklass-Personenwagen A 1227-1230 sowie den Packwagen D 4212 von der Rhätischen Bahn (RhB). Während die Einheitswagen I bislang noch keine Verwendung fanden, wurde zur Saison 2019 der nachträglich mit Plattformen ausgerüstete Packwagen D 4212 als Fahrradwagen für den «Mastrou» in Betrieb genommen. Als Zuglok stehen zwei sechssachsige Mallet-Lokomotiven bereit, von denen eine bei der SLM in Winterthur erbaut wurde. Die Bahn setzt ausserdem für ihre Aussichtszüge ebenfalls von der RhB übernommene umgebaute Grossraumgüterwagen des Typs Gak-v ein.

ThK

Gewöhnungsbedürftig ist er allemal, der umgebaute RhB D 4212 zusammen mit anderen, einstigen RhB-Personenwagen.

Historischer RBe 540 mit Beklebung

Vom 21. August 2019 bis am 27. Oktober 2019 ist der RBe 540 052-8 der SBB Historic als rollendes Ausstellungslokal mit dem Motto «Mobil! Unterwegs mit Visionären» in den Kantonen Aargau und Zürich

unterwegs. Der Triebwagen erhielt dabei eine auffällige Beklebung der Seitenwände. Nach Meinung des Fotografen hätten die porträtierten Visionäre Alfred Escher und Gottfried Keller einen von Sprayereien ge-

reinigten Triebwagen durchaus verdient gehabt. Weitere Infos zu der Ausstellung können auf der Internetseite der SBB Historic (www.sbbhistoric.ch) unter Veranstaltungen abgerufen werden.

PHe

Foto: Patrick Heubinger



Der beklebte Ausstellungstriebwagen RBe 540 052 macht am 3. September 2019 einen Zwischenhalt in der historischen Remise in Uster.

Foto: Thibert Keller



Nostalgiezug in das Gletscherland

Regelmässig finden mit verschiedenem historischem RhB-Rollmaterial Kinder-sonderfahrten unter dem Namen «Clà Ferrovia» statt. Am 16. August 2019 gab es eine Reise in das Gletscherland, hier der Zug bei Bernina Lagalb.

Foto: Lukas Stettler



Seltene Einsätze auf der MOB

Am 15. August 2019 wurde auf den Zusatzkursen in den Vororten von Montreux der Be 4/4 1006 (ex ASm) eingesetzt, hier bei Châteland. Später kam der ABDe 8/8 4002 auf einem Umlauf Montreux-Chernex zum Einsatz.

Foto: Thibert Keller



BLS-Loks und SBB-Wagen in einem Zug

Anlässlich verschiedener Messfahrten verkehren zurzeit die beiden BLS-Mietloks 187 004 und 006 von Railpool mit vier EW IV der SBB, hier am 24. August 2019 bei Melligen-Heitersberg bei der Fahrt von Unterterzen nach Gümligen.

Seltene «Re 10/10» vor Personenzug



Aufgrund eines Defekts an der planmässigen Re 420 wurde am 27. Juli 2019 dem EC 164 «Transalpin» in Buchs die Re 620 028 vorgespannt.



Fotos: Julian Ryt

Zurück ging es als Vorspann beim EN 465. Somit kam es seit Langem wieder zum Einsatz einer «Re 10/10» vor einem internationalen Reisezug.

Foto: Pascal Kaufmann



Holzroller im steten Einsatz

Am Samstag, 30. August 2019, hatte die EDG den Auftrag, den leeren Getreidezug auf dem Anschlussgleis der Egli Mühlen in Nebikon wieder zusammenzustellen. Hier wird die 142 042 mithilfe des Tm 232 526 ins Anschlussgleis geschoben.

Säntisbahn im Kanton Aargau



Das Highlight war dabei der eigens herbeigeführte «Säntisbahn-Zug» der Appenzeller Bahnen (AB) mit der Lokomotive Ge 2/2 49.



Fotos: Dominik Gurtner

Anlässlich des Stadtfestes in Bremgarten West verkehrten die historischen Triebwagen BDe 4/4 10 und der Doppeltriebwagen BDe 8/8 7 «Sebni».



Capricorn bereits auf Probefahrt

Am 27. August 2019 befand sich der neue Flügeltriebzug (RTZ) ABe 4/16 3111 «Capricorn» der Rhätischen Bahn (RhB) auf Bremsprobefahrt, hier bei Haldenstein. Zwischenzeitlich wurde gleichentags der ABe 4/6 3112 nach Landquart überführt.



Ersatzzüge mit kuriosen Formationen

Aufgrund eines in Chur liegengebliebenen RABDe 502 wurde der Interregio Chur–St. Gallen am 28. August 2019 mit einem RABe 526 778 der Turbo geführt. Durch die Kontrolle der EW IV verschärft sich bei den SBB zusätzlich die Verfügbarkeit.



Depot Biasca wird zum Teil geräumt

Damit der Club del San Gottardo auch die restlichen Fahrzeuge sicher im Depot Biasca unterstellen kann, müssen der De 4/5 769 (BLS) und die Be 4/4 (EBT), beide in Privatbesitz, nächstes Jahr die Halle verlassen.



ETR 610 der SBB im Schlepptau

Im Schlepptau der SBB Re 420 181 wurde am 29. August 2019 eine ETR 610-Einheit von Osogna-Cresciano via Gotthard-Bergstrecke weiter über die Aargauische Südbahn nach Basel SBB GB überführt, hier in der Nähe von Lenzburg.



Das Bernina-Krokodil vor Güterwagen

Anlässlich der Bahnhofseröffnung von Poschiavo wurde die Ge 4/4 182 des Club 1889 ausgestellt. Die Überführung mit zwei Kesselwagen als Bremswagen glich einem normal verkehrenden Güterzug, hier am 26. August 2019 bei Bernina Lagalb.



SBB neu bei Nightjet an Bord

Die SBB und die ÖBB wollen ihre Zusammenarbeit im internationalen Verkehr verstärken. Im Fokus sind insbesondere die Nachtzüge «Nightjet». Aus diesem Grund ziert neuerdings zusätzlich das SBB-Logo die Nightjet-Wagen.

Ein seltener Gast besucht Bern

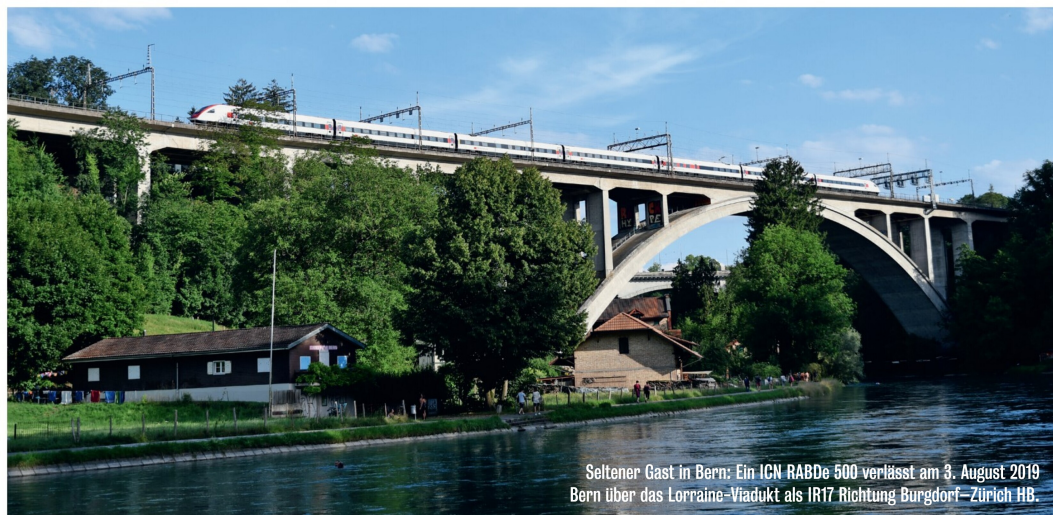


Foto: Florian Hübscher

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Johanna Lindenstruth

Wenn der Vater nicht schnell genug ist, dann greift die Tochter zur Kamera. So geschehen am 22. August 2019 bei der Rückwärtsfahrt zur Baustelle in Alp Grüm.

Planung | Trin RhB 2009 – eine Anlage im Massstab 1:87

Swiss Grand Canyon

Ein neues Bahnhofsgebäude des Zubehörherstellers Busch gab zwei Modellbauern den Anstoss für die Planung und den Bau einer H0-Anlage. Im Zentrum dieser stehen Trin, die Rheinschlucht und natürlich die Rhätische Bahn, und zwar des Jahres 2009. In der aktuellen LOKI stellt Robert Rüschkamp den mittels WinTrack sehr detailliert und aufwendig gestalteten Anlagenplan vor. In einer späteren Ausgabe folgt ein Bericht über den Zusammenbau des Bausatzes.



Der Wilde Westen liegt viel näher, als man denkt – wenn man der Werbung der Rhätischen Bahn (RhB) Glauben schenkt, in der die Riunaulta auch als «Swiss Grand Canyon» bezeichnet wird. Vielleicht war das der Grund für den Zubehörersteller Busch, sich der Gebäude des Bahnhofs Trin anzunehmen und sie ins Modell umzusetzen. Wie auch immer, für uns ist das Ensemble aus Empfangsgebäude und Bahnwärterhaus Anlass genug, nicht nur über die Montage der Bausätze zu berichten, sondern ihnen auch gleich noch ein angemessenes Ambiente in Form eines Anlagenplans zur Seite zu stellen.

Um es gleich vorwegzunehmen: Der Autor dieser Zeilen hat durchaus Bezug zum

Rhein, stammt aber vom entgegengesetzten Ende – aus einer dieser beiden stets rivalisierenden Städte, in der die Pappnasen die fünfte Jahreszeit regieren. Aus welcher, wird nicht verraten und die andere sowieso nicht erwähnt.

Kein Geheimnis ist, wie es die Triner Bahnhofsgebäude ins Sortiment von Busch geschafft haben: Manuel Kehl vom Schweizer Importeur KML hatte den Viernheimern den Vorschlag unterbreitet und mit aktuellen Fotos, die er vor Ort aufgenommen hatte, untermauert. Die Bauweise (der Originale) passte perfekt zur Markenphilosophie von Busch mit dem Schwerpunkt auf Echtholzmodellen bzw. Laser-Cut-Bausätzen im hauseigenen Materialmix. Die

Beschaffung der Baupläne bei der RhB gestaltete sich zwar nicht kostenfrei, aber schnell und unkompliziert, sodass einer Umsetzung ins Modell nichts mehr im Wege stand.

Somit war für mich der Anstoss für einen Anlagenplan nach dem Vorbild der Rheinschlucht gegeben. Wobei die massstäblich exakten Gebäudemodelle natürlich nicht auf die ausschliessliche Aufstellung auf einer Anlage, die sich ihrer ureigenen Thematik widmet, beschränkt sind. Mit ihren über-

Das Gebäudeensemble mit dem Bahnwärterhaus im Vordergrund und dem bewaldeten Hang dahinter vermittelt mehr als nur einen Hauch von Trin.



schaubaren Grundflächen finden sie auf jeder Anlage, auch einem Fertiggelände, Platz. Wir aber platzieren das Ensemble im angestammten Graubünden, mit einem weiteren Bezug zum Wilden Westen – Karl May war bekanntlich erst im Lande der Apachen, nachdem er seine Bücher darüber geschrieben hatte. Der Anlagenplaner von heute hat es da wesentlich einfacher, Satellitenbildern, StreetView ausserhalb Deutschlands sowie diversen Wikis und Pedias im Netz sei Dank.

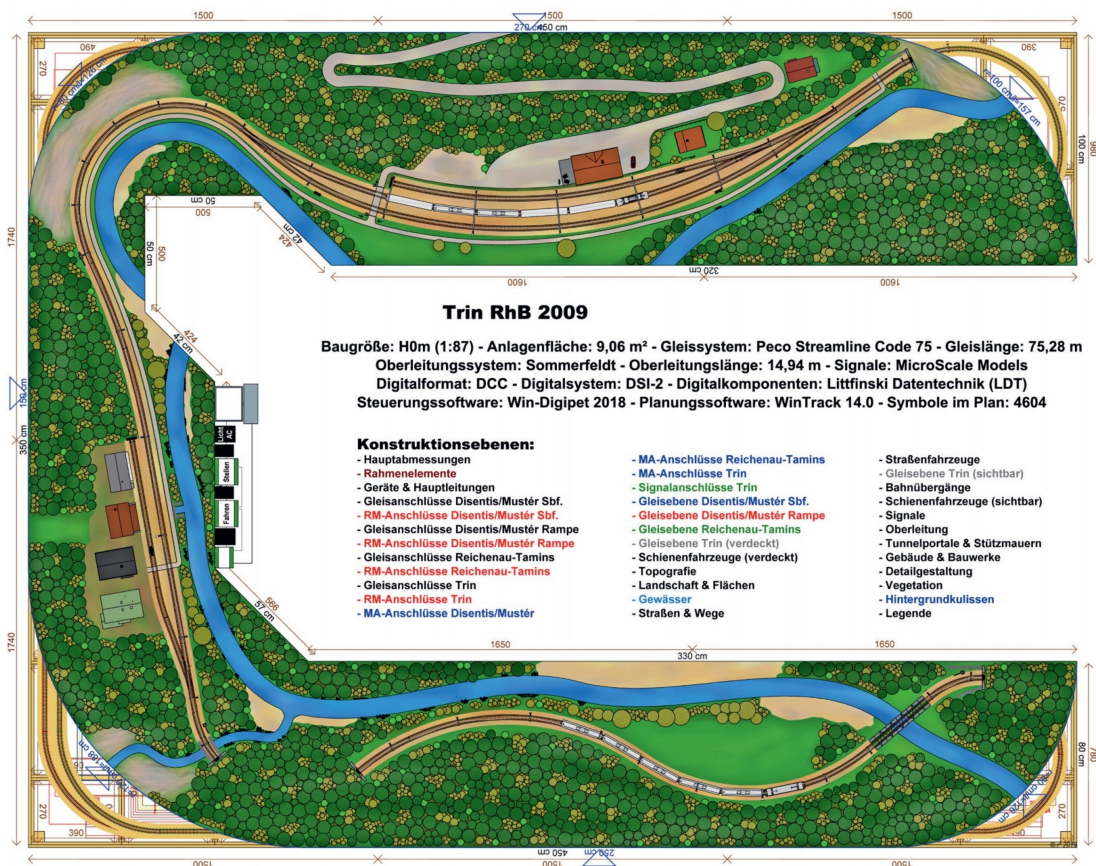
Und da fällt sogleich auf, dass sich auf den auf 2009 datierenden Luftaufnahmen

der Station Trin an der westlichen Ausfahrt in Richtung Ilanz noch keine Brücke über den Rhein befindet, während StreetView – in diesem Falle wäre die Bezeichnung TrackView angemessener – 2014 dort eine moderne Hängebrücke mit futuristischen Brückenköpfen verortet. Einige Recherchen weiter stand fest, dass dieses 105 m lange Bauwerk aus Holz den Rhein seit 2010 überspannt. Somit ist die Datierung des Anlagenplans klar – 2009! Denn ein auch nur annähernd ähnliches Modell ist im gesamten Zubehörsektor nicht zu finden, und damit auch nicht in den 3-D-Bibliothe-

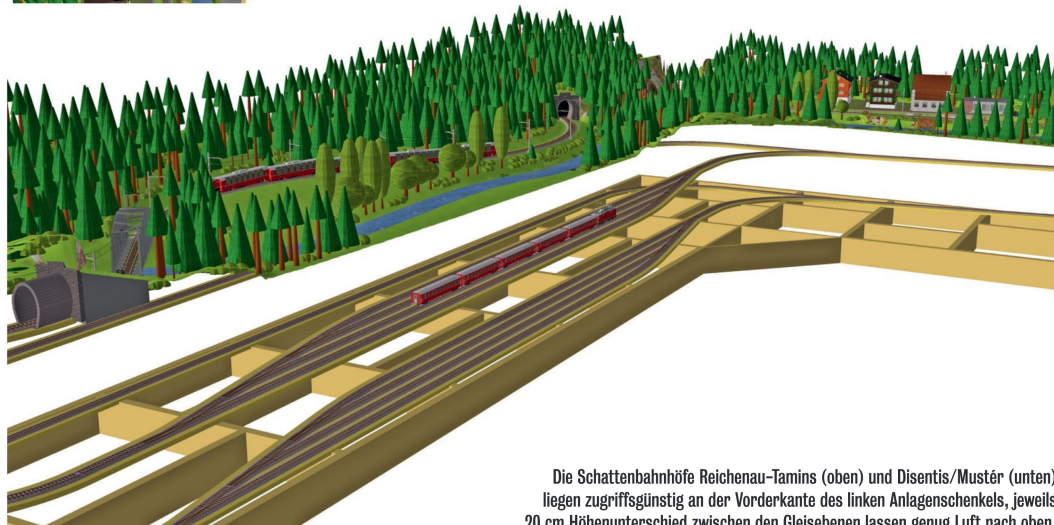
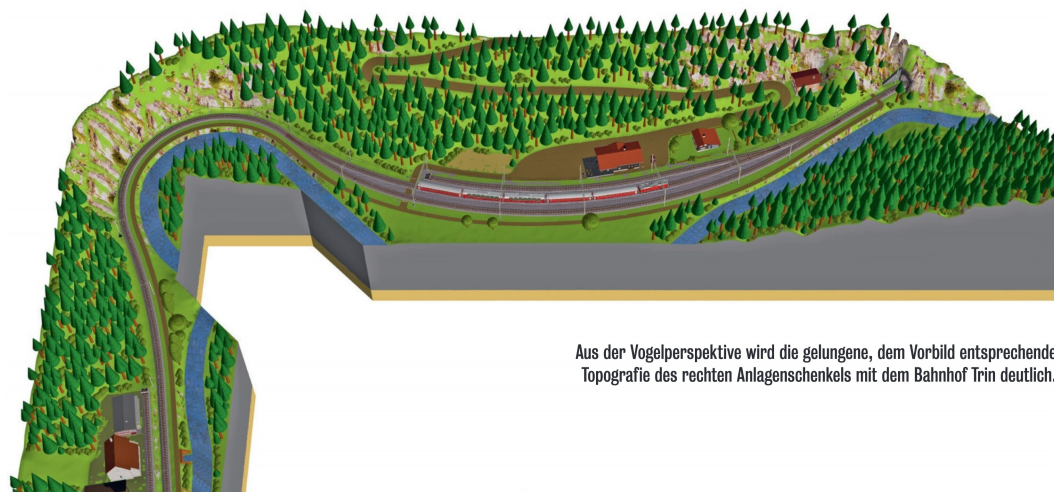
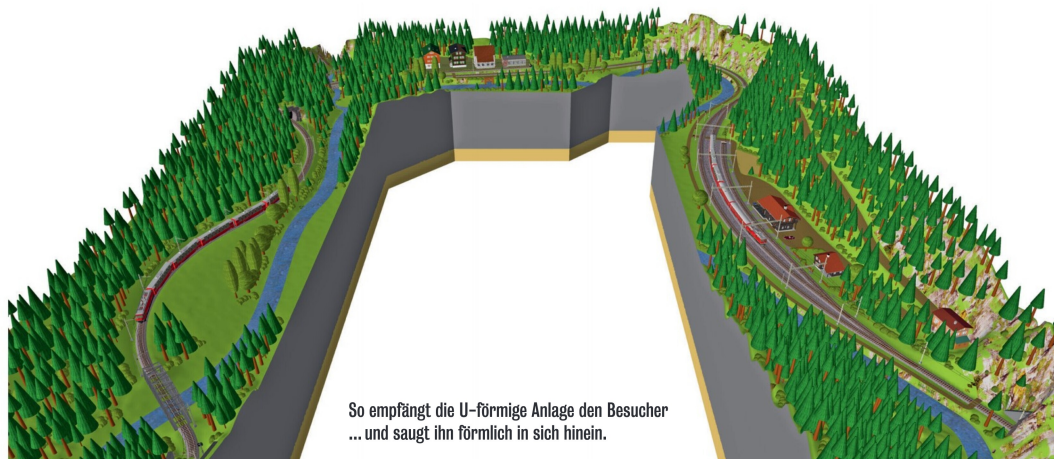
ken von WinTrack, der Software, mit der dieser Anlagenplan erstellt wurde.

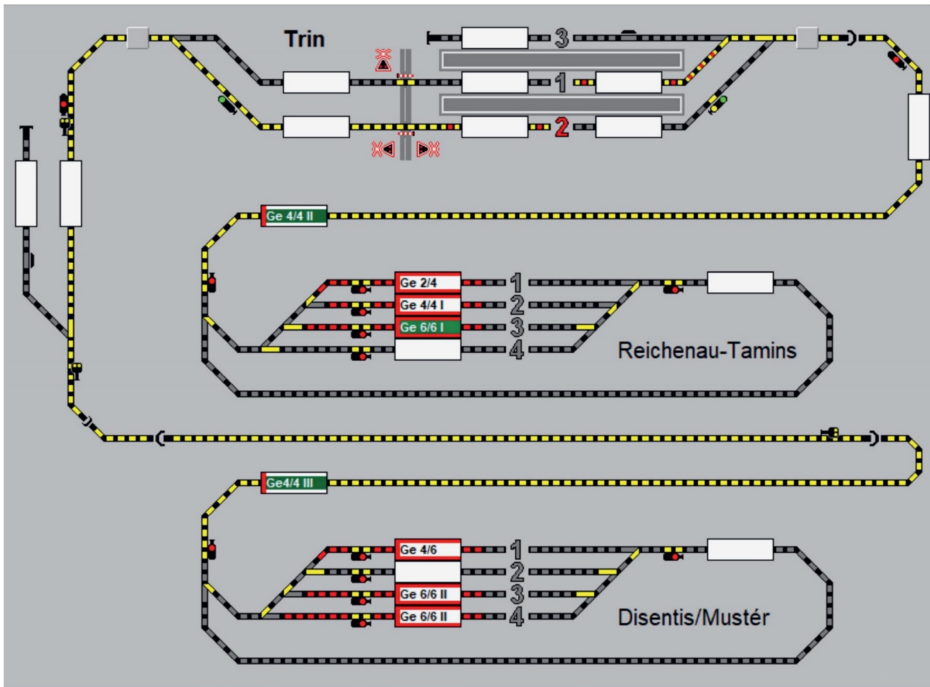
Die wenigen Häuser neben dem Empfangsgebäude und dem Bahnwärterhaus können im Plan selbstverständlich nur durch als Platzhalter dienende, den Vorbildern entlang der Strecke weitgehend ähnlichen 3-D-Modellen dargestellt werden. Versierte Häuslebauer können bei einer Umsetzung Selbstbau durchaus in Betracht ziehen, denn ausser einem Wohnhaus an der Serpentine zur Ortschaft Trin hinauf gibt es nur noch vier weitere Gebäude an der Strecke. Einerseits das Kraftwerk ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 68

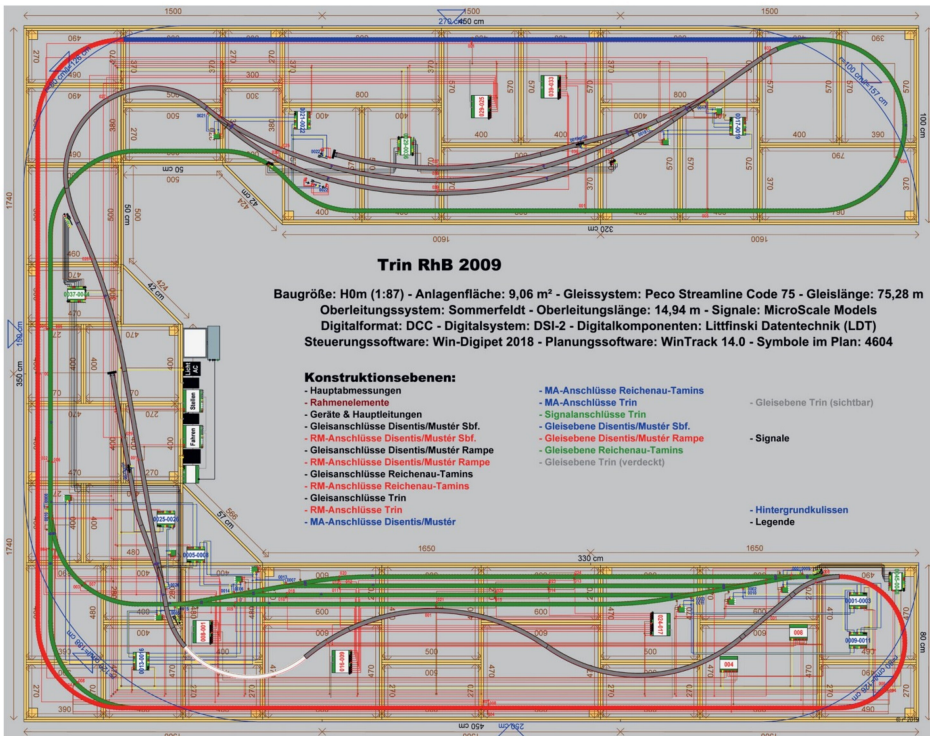


4604 Symbole auf 36 Ebenen verteilt – auch vermeintlich «kleine» Anlagen wollen gut geplant sein. Die in den Ecken durch Ausrundung vorgezogenen Hintergrundkulissen vermeiden zu grosse Anlagentiefe. Reicht auch das nicht mehr, braucht es ein Einschnitt in die vordere Kante – weshalb die Anlagenform zwar offiziell ein «U» ist, aber irgendwie an Pacman erinnert.

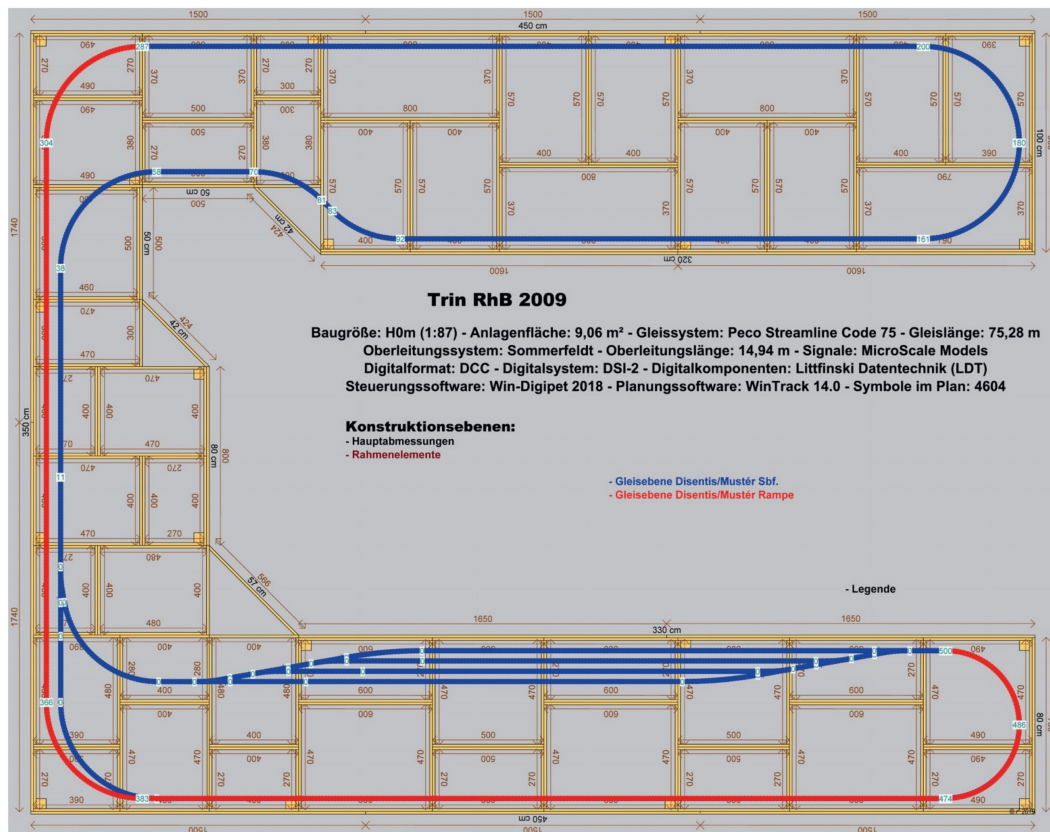




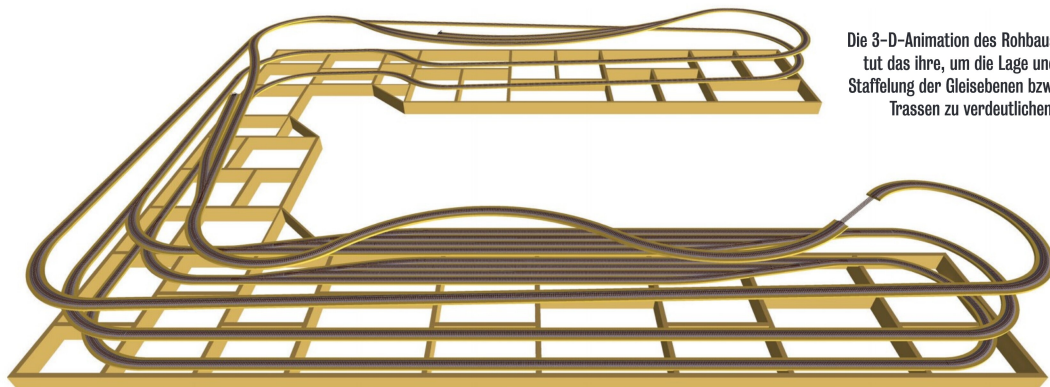
Das Gleisbild von Win-Digipet zeigt das Betriebsschema der Anlage: Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen den Schattenbahnhöfen, angewendet wird über Kehr- und Schleifen.



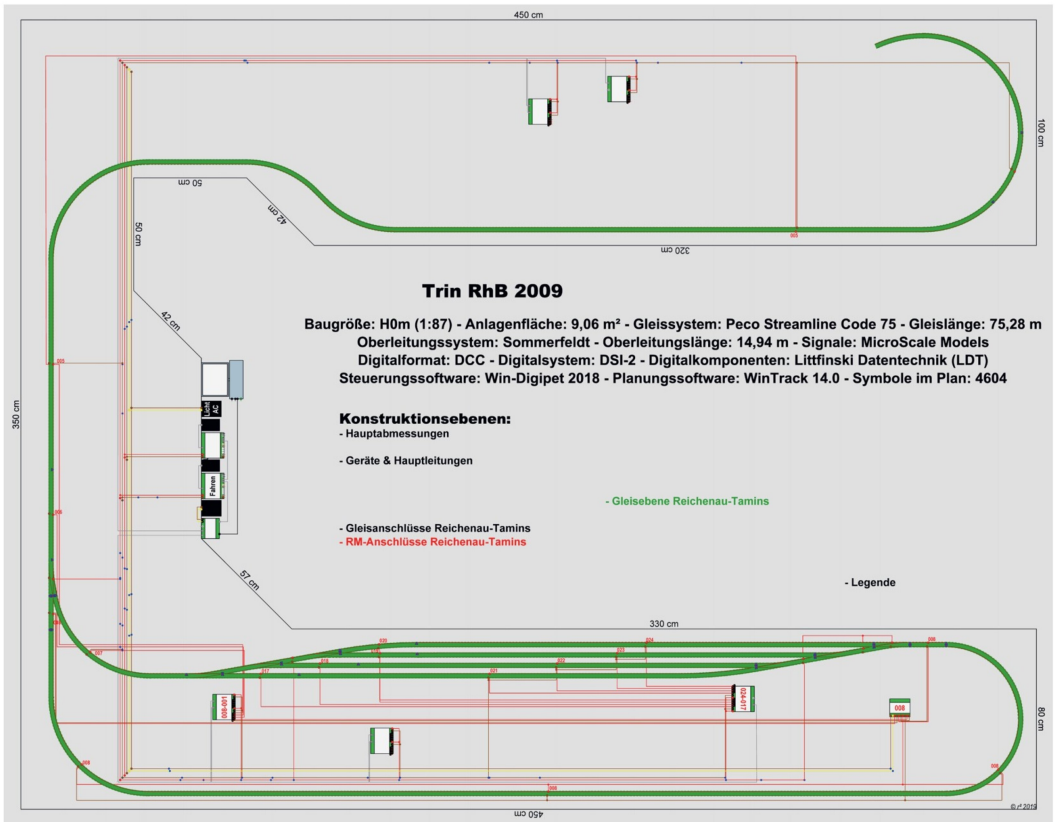
Unter der Grasnarbe herrscht erst mal pure Verwirrung und blankes Chaos. Hier hilft nur eine Gliederung in Konstruktionsebenen, um Durchblick in den Untergrund zu bringen.



Die Rahmenelemente mit sauberer Bemassung sind klar ersichtlich, ebenso der Schattenbahnhof Disentis/Mustér mit langer Zufahrtsrampe.



Die 3-D-Animation des Rohbaus tut das ihre, um die Lage und Staffelung der Gleisebenen bzw. Trassen zu verdeutlichen.



Auf nur eine Gleisebene und einen Stromkreis begrenzt, wird aus dem Kabelsalat eine klare Sache, hier sind die Gleis- und Rückmeldeanschlüsse des Schattenbahnhofs Reichenau-Tamins zu sehen. Nur diejenigen der grün-weißen Kästchen, auch Rückmelde- und Kehrschleifenmodule genannt, die mit (roten) Rückmeldeadressen beziffert sind, spielen in dieser Schaltung eine Rolle, ebenso nur der Booster «Fahren».

Pintrun, 1944 zur Stromversorgung der Fabrik der damaligen Holzverzuckerungs AG in Betrieb genommen, liegt rund einen Kilometer von der Station Trin entfernt in Richtung Ilanz direkt an der Strecke – und ist nicht von der Strasse her erschlossen. Die Anbindung erfolgte bis 2009 über eine Weiche von der Strecke her, seit deren Ausbau zeugt nur noch das verbliebene Stumpfgleis davon. Dann ein Lagerhaus, und schliesslich befinden sich noch zwei weitere Wohnhäuser, die einst dem Personal dienten und heute in privater Hand sind, auf dem Gelände.

Nachdem der Zeitrahmen also fixiert war, wurden die Strecken und Bahnhöfe (Plural) auf einer angenommen realistisch verfügbaren Fläche von 4,5 m × 3,5 m festgelegt – bzw. wieder gestrichen! Denn der ursprünglich und im Interesse eines abwechslungsreicheren Betriebsgeschehens vorgesehene Bahnhof Ilanz wurde bereits in einem sehr frühen Planungsstadium

aufgrund seiner Länge wieder aus dem Vorhaben entfernt. So verblieben als neualgische Punkte die 1903 eröffnete Oberländerlinie von Reichenau nach Ilanz, die 1910 bis Disentis verlängert wurde, die Bahnhofsanlagen von Trin mit der Anschlussstelle des Speicherkraftwerks Pintrun, die Einfahrt in den 299 m langen Dabi-Tunnel in Richtung des Schattenbahnhofs Reichenau-Tamins und auf der entgegengesetzten Relation der Tunnel Ranswun sowie die Brücke Bella Isla, bevor der Schienenweg durch die Einfahrt in den Tunnel Chrumweg zum Schattenbahnhof Disentis/Muster führt.


Nächster Knackpunkt war die Station Trin an und für sich, besser gesagt, ihre topografische Lage sowie die der Gleise des Bahnhofs. Die Modellbahn-Glaubenskongregation hat einst festgeschrieben, dass Züge auf im Bogen verlegten Gleisen ein besseres, weil geschlossenes Bild abgeben, wenn sie aus dem Inneren des Radius be-



trachtet werden. Dem ist nichts zu erwidern, ausser, dass im Falle Trins im Plan und somit auf der Anlage der auf der Strassenseite des Empfangsgebäudes unmittelbar dahinter steil aufragende Hang entweder nicht dargestellt werden kann oder die Sicht auf den Bahnhof vollständig versperrt. Nach mehreren Versuchen, die allesamt im virtuellen Papierkorb gelandet sind, wurde letztendlich der Glaubensgrundsatz über Bord geworfen und ist mit dem Wasser des Rheins davongeflossen.

Von ausserhalb des Bogens betrachtet, ergibt sich auf regelspurigen Staatsbahnen mit massstäblich langen 26,4-m-Wagen ein mehr als zufriedenstellendes Bild des Zuges. Das trifft durchaus auch auf die wesentlich kürzeren Waggonen der RhB auf in Radien von mindestens 2000 mm verlegten Flexgleisen zu. Damit stand die Lage des Bahnhofs fest. Und jetzt, mit dem dicht bewaldeten Hang samt Zufahrtsstrasse im Hintergrund, hat es das Zeug, der Hingucker schlechthin auf der Anlage zu sein. Was im unmittelbaren Umfeld, der Ruinaulta, durchaus eine Herausforderung darstellt – steil

aufragende Felswände, Sandbänke, Brücken, Mauern, Portale und Fliessgewässer stellen dem Modellbauer so manche Aufgabe, die es zu lösen gilt. Denn darauf läuft es hinaus: Wem eine Gleiswüste, die sämtliche Züge aus den Vitrinen auf einen Schlag aufnimmt, vorschwebt, ist in der Rheinschlucht falsch aufgehoben. Wer jedoch wirklich spektakulären und dem Betrachter den Atem raubenden Modellbau im Hobbyraum pflegen möchte, der kommt an Trin und der Ruinaulta nur schwerlich vorbei. Und kann auf den Finescale-Gleisen von Peco durchaus mehr unter Sommerfeldt-Draht rollen lassen, als den planmässig je Relation einmal stündlich Trin passierenden – gehalten wird nur auf Verlangen – Regional-Express von Chur nach Disentis/Mustér und retour. Auch Güterzüge verkehren nach Bedarf auf der Strecke, den Anschluss des Kraftwerks gilt es, weil nicht unter Fahrleitung, per Tm zu bedienen. Und im Sommer verkehren sonntags die offenen Aussichtswagen der RhB – unmittelbarer, purer Genuss des Naturspektakels in perfekter Symbiose mit der Schiene.

Zusammengefasst kann also alles, was die Sortimente von Bemo und weiteren namhaften Herstellern an Modellen nach RhB-Vorbildern so hergeben, zwischen den Schattenbahnhöfen Reichenau-Tamins und Disentis/Mustér im Punkt-zu-Punkt-Verkehr von Win-Digipet automatisch gesteuert über die Anlage pendeln. Treff- bzw. Begegnungspunkt ist immer Trin. Und die Ustria Trin Staziun, die in der Sommersaison kulinarisches Leben in das von der Rhätischen Bahn längst unbediente Empfangsgebäude bringt, ist ein guter Grund mehr, nach Halt in Trin zu verlangen. 

kbs411.com

kbs411 ist das Unternehmen von Robert Rüschkamp. Modelleisenbahnanlagen von der Planung bis zur Realisation sind sein Produkt. Zudem führt Rüschkamp Workshops und Seminare durch, auch in der Schweiz. Nächstes WinTrack-Seminar am 26./27. Oktober 2019 im HOTEL aarau-WEST.

kbs411 Modellbahn & Planung,
Kölner Strasse 183, D-58256 Ennepetal,
+49(0)176/67150949, contact@kbs411.com

Macht auch als 3-D-Modell in WinTrack eine detaillierte Figur – das Stationsgebäude von Trin, von doldplan.de meisterhaft in die virtuelle Realität des Programms versetzt.





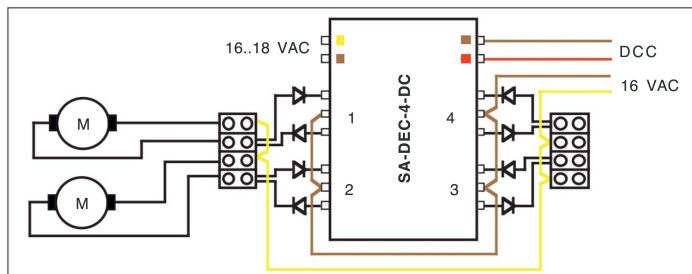
Technik | Die Weichenmotoren von Tortoise

Den richtigen Anschluss

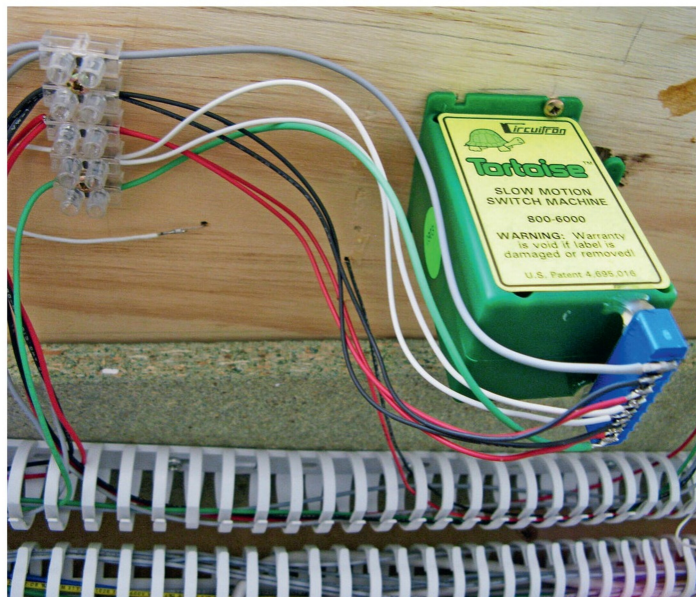
In der LOKI-Ausgabe 12|2018 zeigte uns Yann Monbaron die prächtige RhB-Anlage in Spur H0m mit der Albulalinie als Hauptmotiv. Bei dieser kamen Weichenmotoren von Tortoise zur Anwendung. Nachfolgend einige Tipps, die in diesem Zusammenhang auf dieser Anlage Verwendung fanden.

Von Yann Monbaron (Text, Fotos und Skizze)

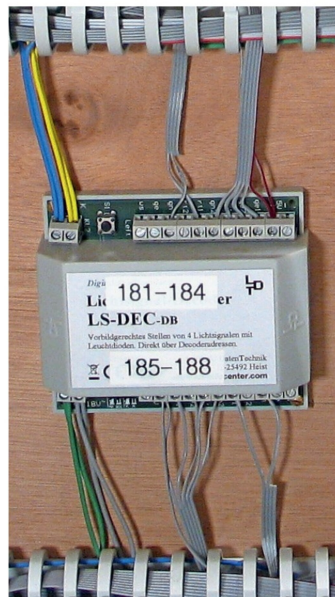
Es gibt mehrere Möglichkeiten, Weichenmotoren von Tortoise zu bestellen. Litt-finski (LDT) bietet die M-DEC-Decoder an. Die sind nicht geeignet, da sie den Strom nach zehn Sekunden abschalten, während der Tortoise-Antrieb permanent eingeschaltet bleiben muss. Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Weichenzungen immer richtig anliegen. Es wurden daher ein einfacher SA-DEC-4-DC-Relais-Schaltdecoder und eine Diodenschaltung gewählt. Diese Baugruppe muss allerdings mit Wechselspannung versorgt werden. Er



Das Anschlussschema für die Tortoise-Weichenmotoren und den Decoder.



Man muss sicherstellen, dass die Schalterkerne zuverlässig polarisiert sind.




Anschlusssituation an den Decodern.

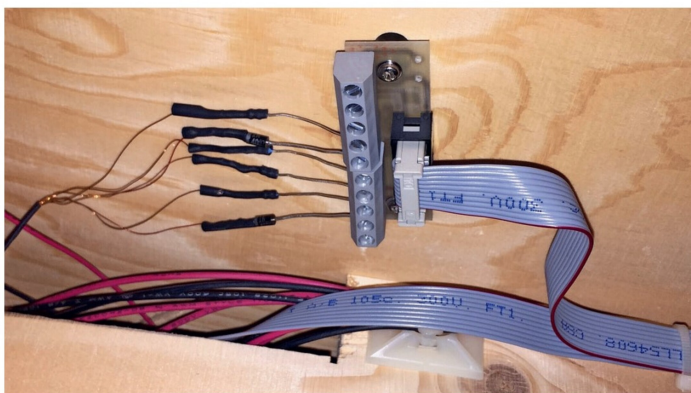
funktioniert nach dem Prinzip, den Motor nur mit positivem Wechselstrom zu speisen, um ihn in eine Richtung drehen zu lassen, und mit negativem Wechselstrom, um ihn in die andere Richtung drehen zu lassen.

Tortoise-Motoren haben zwei Wechselkontakte. Leider ist es eine Schwäche der Tortoise-Motoren, dass ihre Schaltkontakte auf der Leiterplatte gleiten. Dies kann langfristig zu Verschleiss und somit zu schlechten Kontakten und einer Unterbrechung der Stromversorgung des Schaltkerns führen. In diesem Fall wird ein Kontakt für die Polarisierung des Kerns und der zweite unbenutzte Kontakt verwendet. Um einen möglichen Fehler im ersten Kontakt auszugleichen, wird der zweite Wechselstromkontakt parallel zum ersten geschaltet. Wenn also einer ein Problem darstellt, sorgt der zweite immer noch für die Versorgung des Weichenherzens!

Je nach Art der anzuschliessenden Signale können sie eine bestimmte Anzahl von Drähten wählen, die zwischen dem Signal und dem Decoder gezogen werden sollen. Um die Verdrahtung der kleinen Schnittstellenschaltungen mit zehnpoligen (ASB10)

oder 15-poligen (DSUB 15) Steckverbindern zu erleichtern, wurde die vom VSDM (www.vsdm.ch/2917/produkte) verkaufte Version verwendet. Diese Schaltungen werden in der Nähe des Ausgangs der Signalleitungen installiert und mit den Schraub- oder Lötanschlüssen verbunden. Danach übernimmt

ein Stecker mit Flachkabel und ermöglicht das gleichzeitige Ziehen von zehn oder 15 Leitern. Wie im Bild zu sehen ist, wird auf der Seite des Decoders das Flachbandkabel getrennt, abisoliert und anschliessend an die Klemmen des Signaldecoders angeschlossen. 



So erfolgt der Anschluss der Signale. Praktischerweise werden Flachbandkabel verwendet.



Technik | Die neue SmartControl Light von PIKO

Das neue digitale Kraftwerk

An der Spielwarenmesse in Nürnberg präsentierte PIKO sein neues digitales Steuergerät und die dazugehörige Handsteuerung: die SmartControl Light. Erwerben kann man die Zentral- und die Handsteuerung in einem Set. Die Handsteuerung SmartControl Light ist auch separat erhältlich. Hier eine Präsentation von Harald Drewello.

Von Harald Drewello (Text/Fotos)

Was bei der SmartBox sofort auffällt, ist das Vorhandensein von zwei Verbindungen zu den Gleisen: Eine ist für das eigentliche Gleis, die andere für das Programmiergleis. Dies ist eine sehr praktische Funktion: So ist es möglich, ein kleines Gleisstück bereitzustellen, auf dem Sie eine digitale Lokomotive konfigurieren können. Die Anlage liefert eine maximale Stromstärke von 2 A. Sollte sich dies längerfristig als unzureichend erweisen, kann die Kapazität der Anlage durch kompatible Booster erhöht werden, aber für ein kleines Miniaturnetzwerk sind 2 A mehr als ausreichend.

Möchte man ein Zweimannnetzwerk steuern, kann man zwei SmartControl-Light-Steuerungen über einen Y-Splitter von PIKO an die SmartBox anschließen. Wenn mehr als zwei Controller angeschlossen werden sollen, kann ein LocoNet-Splitter mit Stromverstärker verwendet werden. Selbstverständlich ist die SmartBox Light gegen Kurzschlüsse geschützt.

Die SmartControl-Light-Steuerung

Konstruktiv ist die SmartControl Light-Steuerung mit der Multimaus von Roco vergleichbar. Aber wenn alles verbunden ist,

merkt man schnell, dass auf dem SmartControl-Bildschirm viel mehr Informationen erscheinen als auf einer Multimaus, ohne dass die Sättigung fast erreicht ist. Eine klare Bedienungsanleitung wird mitgeliefert, aber für Modellbauer, die bereits über digitale Erfahrungen verfügen, ist die SmartControl Light sehr intuitiv.

Der rote Drehknopf zur Einstellung der Geschwindigkeit funktioniert anders als bei einer Multimaus. Dort ist es ein Potentiometer mit einer mittleren Position, die die Lokomotive stoppt. Bei der SmartControl handelt es sich um einen «Drehgeber»,

d. h. einen Drehknopf ohne Anschläge mit etwa 30 Zwischenlagern pro Umdrehung. Bei jedem Schritt erhöht oder verringert sich die Geschwindigkeit um eine Stufe. Mit 28 Schritten muss der Knopf fast eine volle Umdrehung machen, um vom Halt zur Höchstgeschwindigkeit zu gelangen. Es ist viel einfacher, die Geschwindigkeit einer Lokomotive einzustellen. Wenn 128 Schritte gewählt werden, müssen vier komplette Umdrehungen mit dem Drehknopf gemacht werden. Dank dieser Anordnung ist es möglich, das Tempo einer TGV- oder Schnellzuglokomotive bei niedrigen Geschwindigkeiten sehr präzise einzustellen. Wir haben dieses Gerät mit der SNCB-Lokomotive 2010 von Roco getestet, während wir die Höchstgeschwindigkeit konfiguriert haben. In diesem Drehknopf befindet sich auch ein Funktionstaster, mit dem es möglich ist, die ausgewählte Lokomotive sofort zu stoppen, was sehr komfortabel ist. Wenn man den Drehknopf dreht, um die Geschwindigkeit zu verringern, geht er nie unter null, auch wenn man weiterdreht. Um die Richtung zu ändern, muss man zuerst aufhören, den Knopf zu drehen; dies verhindert eine unerwünschte Richtungsänderung. Unterhalb des Bildschirms sind die Tasten der verschiedenen Funktionen ersichtlich. Für jede Adresse ist es möglich, 25 Funktionen (F0 bis F24) direkt zu verwalten, mit den Pfeiltasten (F0-F8/F0, F9-F16/0 und F17/F24) an die gewünschte Position zu gelangen und die Funktionen über die numerische Tastatur zu aktivieren. Bei den Funktionen F25 und höher zeigt die Zifferntastatur zunächst die Funktionsnummer an und stellt dann die gewünschte Ziffer ein. Die Steuerung der Schalter ist ähnlich wie bei einer Maus. Mit der SmartControl ist es möglich, 16 verschiedene Routen zu konfigurieren. Jede Route kann maximal zehn verschiedene Schalteradressen (1-1024) enthalten. Die Konfiguration kann für jede Lokomotive individuell geändert werden, z. B. Name, Logo und Funktionen. Es stehen verschiedene Logos zur Verfügung, und der Name eines Logos oder Wagens kann bis zu 21 Zeichen lang sein. Für jede Lokomotive kann das Funktionssymbol geändert werden, sodass sofort erkennbar ist, welche Funktion beispielsweise am Horn einer bestimmten Lokomotive angebracht ist. Es ist auch möglich, für jede Funktion anzugeben, ob es sich um eine schaltbare Funk-



Der Standardbildschirm auf dem Handgerät.



Der Bildschirm mit modifiziertem Lokomotivnamen, Darstellung und Funktionssymbolen.

tion oder eine Punktfunktion handelt. Eine Punktfunktion fällt nach der Aktivierung auf null (wird wieder inaktiv). Dies ist z. B. für ein Horn praktisch, sonst müsste man zweimal drücken, um sie zu reaktivieren. Die Modifikation von CV kann auf zwei Arten erfolgen: über den Programmierkanal oder im Netzwerk selbst, wobei die Möglichkeiten im letzteren Fall begrenzt sind. Wenn der Programmierkanal gewählt wird, verschwindet die Spannung an den Hauptkanälen. Man kann zuerst die CV lesen (wenn sie vom Decoder unterstützt werden) und dann schreiben. Im Netzwerk können auch Lebensläufe neu geschrieben werden, aber nicht alle: Lesen Sie dazu die Bedienungsanleitung.

Fazit

Ein Basisset, bestehend aus einer SmartControl-Light-Steuerung, einem Netzwerkadapter und einem Spiralkabel zur Verbin-

dung von Steuerung und Booster, ist unter der Artikelnummer 55017 zum empfohlenen Preis von CHF 229.00 erhältlich. Ein Handregler (Art.-Nr. 55016) ist ebenfalls separat für CHF 152.00 erhältlich. Ein Y-Splitter wird für CHF 9.50 verkauft (Art.-Nr. 55018). Die PIKO SmartControl Light und ihr SmartBox Booster bilden zusammen eine praktische digitale Steuereinheit, die dem digitalen Einsteiger viele Möglichkeiten zu einem günstigen Preis bietet.

Integriert in ein Starterset wird der Verkaufspreis noch einmal äusserst wettbewerbsfähiger. Hier ein Beispiel für ein solches Starterset: Set «Güterzug DB AG» (Art.-Nr. 59004) mit Lokomotive BR 185 DB AG, drei Wagen, sowie das Basisset SmartControl Light und ein Gleisoval mit 158 cm x 88 cm Schienenlänge wird zum empfohlenen Preis von CHF 355.00 verkauft. Damit hat PIKO die Messlatte für den Wettbewerb noch einmal höher gelegt. 🚂



Bau | Fast schon Kunst: Modellbau auf höchstem Niveau (Teil 5)

Alte Böden prägen

Vor allem auf Anlagen und Dioramen, wo vergangene Epochen dargestellt werden, dürfen Strassen mit verwittertem Kopfsteinpflaster nicht fehlen. Modellbaumeister Emmanuel Nouaillier zeigt uns auf den nächsten Seiten, wie mit relativ einfachen Mitteln solche Szenarien sehr realitätsnah erzeugt werden können.



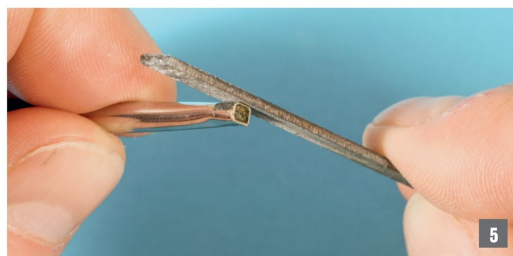
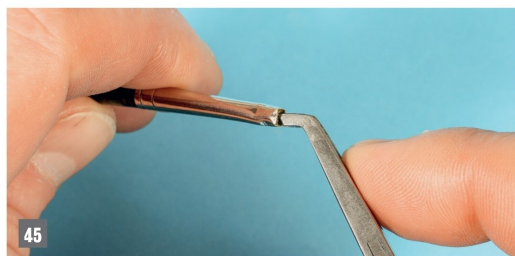
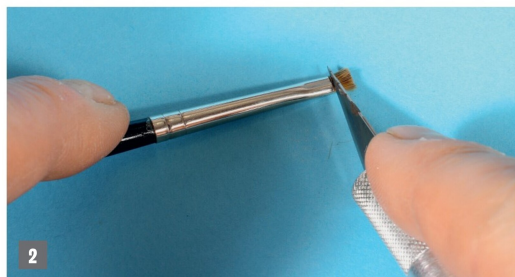
Von Emmanuel Nouaillier (Text/Fotos) und Zoltan Tamassy (Übersetzung aus dem Englischen)

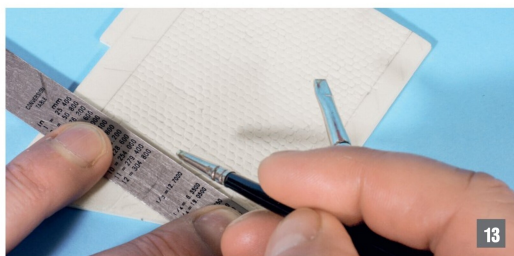
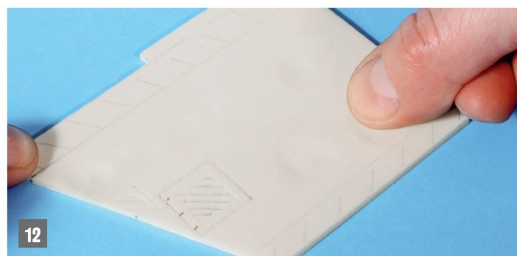
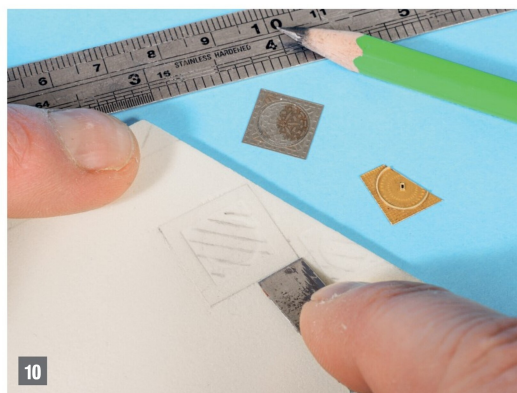
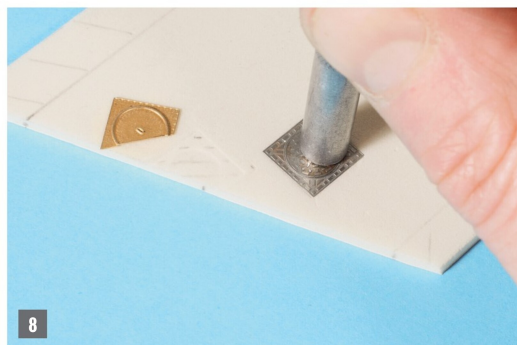
Bild 1: Kopfsteinpflaster und Gleise: die perfekte Kombination, um im Modell eine kraftvolle Atmosphäre aus dem Alltag zu vermitteln. Mit meinem Vorgehen, das ich im Folgenden erläutern werde, dürfte diese Szenerie in Miniatur sehr realistisch herüberkommen.

Bilder 2 bis 6: Die ersten Arbeitsschritte bestehen darin, die notwendigen Werkzeuge herzustellen, um die gewünschten Formen in den Schaum einer Carton-Plume-Platte (aus Polyurethan, auf jeder Seite eine Schicht Karton) prägen zu können. In diesem Fall werden die Werkzeuge aus kleinen Pinseln hergestellt, die nicht mehr verwendet werden. Das Pinselende wird vorsichtig ausgehöhlt, dann eingedrückt und mit einer kleinen Flachfeile fein geglättet, um die gewünschte Form zu erhalten. Anhand von

Beispielen aus der Realität habe ich zwei unterschiedliche Werkzeuge hergestellt, um Kopfsteinpflaster nachzuahmen und mehr Vielfalt in die Oberfläche zu bringen. In der Zwischenzeit habe ich ein drittes Werkzeug gebastelt, um mir noch mehr Spielraum bei der Reproduktion im Massstab 1:87 zu verschaffen. Natürlich ist dies zeitaufwendig, aber sobald Sie diese Werkzeuge in Händen halten, werden Sie alles Mögliche gemäss Ihren eigenen Wünschen herstellen können.

Bild 7: Zuerst sollte aus einer 3 mm dicken Carton-Plume-Platte die Form des Strassenstücks, entsprechend den tatsächlichen Anforderungen der Szenerie, ausgeschnitten und dann der Karton auf einer Seite abgezogen werden – dadurch wird der zu prägende Schaumstoff freigelegt. In diesem Fall wurde bloss ein kleines Stück ausgeschnitten, wobei auf jeder Seite ein 15 mm breiter Streifen mit Bleistift markiert wurde. Hier werden schlussendlich die Trottoirs hinkommen.





Bilder 8 und 9: Für diesen kleinen Teil einer Hinterstrasse wurden die Positionen der «Strassenmöblierung» wie Gullydeckel und Regenwasserabflussgitter im Voraus ausgearbeitet. Solche Details, die in geätztem Messing erhältlich sind, werden an der gewünschten Stelle auf den Schaumstoff aufgebracht und leicht andrückt. Um dieser Art von Detail mehr Präsenz zu verleihen, liess ich mich von einer interessanten realen Situation inspirieren, wo wir um die Metallplatte herum eine verstärkte Umrandung sehen können. Diese will ich für den kleinen Strassenabschnitt reproduzieren.

Bild 10: Nachdem ich die Kante der Abdeckung mit einem Bleistift markiert habe,

umreisse ich die Umrandung, indem ich eine Meisselklinge leicht in den Schaumstoff drücke. Dieses Werkzeug eignet sich perfekt für diese Art von Übung.

Bild 11: Das Erscheinungsbild des abgenutzten Betons erzeuge ich mittels einer Drahtbürste. Der Rand wird mit einem feinen Ritzwerkzeug vertieft. Dann werden die gebogenen Metallarmierungen durch 0,3mm dicken Kupferdraht simuliert. Sie werden mit Sekundenkleber fixiert.

Bild 12: Vor der Benutzung der Prägewerkzeuge ist eine letzte und wichtige Vorarbeit erforderlich: die Erzeugung der charakteristischen Wellen, die alten Böden wie diesen

innewohnen, mit mehr oder weniger starker Betonung. Um der Carton-Plume-Platte das Aussehen einer Strasse mit typischer Pflasterung, wie sie im Lauf der Zeit durch viel Verkehr entstehen kann, zu verleihen, benutze ich ganz einfach meine Finger. Achten Sie aber darauf, nicht zu fest zu drücken, damit das Ganze realistisch bleibt.

Bild 13: Jetzt kommt die mit den zuvor gefertigten Werkzeugen auszuführende Prägearbeit. Sie können nach Belieben verschiedene Muster von mehr oder weniger markanten Pflastersteinen erstellen. Dieses Beispiel zeigt ein Standardmuster, bei dem die kleinen und grossen Stanzwerkzeuge zufällig abwechselnd verwendet werden.



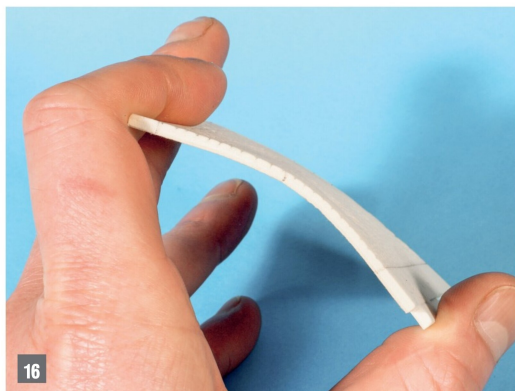
Bilder 14 und 15: Sobald die gepflasterte Oberfläche fertig ist, gehe ich mit den Prägewerkzeugen nochmals drüber, um gebrochenes oder versetztes Kopfsteinpflaster hervorzuheben, das auch in der Realität in solchen Oberflächen häufig vorkommt. Um diesen Vorgang abzuschließen, werden einige der Kopfsteinpflaster an den Ecken mit einem Ritzwerkzeug angeschnitten, um noch mehr Realitätsnähe zu schaffen. Natürlich sollte all dies unter Berücksichtigung der Gesamtwirkung, die Sie mit der gepflasterten Oberfläche zu erreichen versuchen, erfolgen.

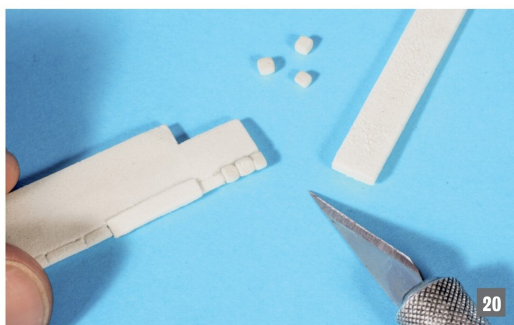
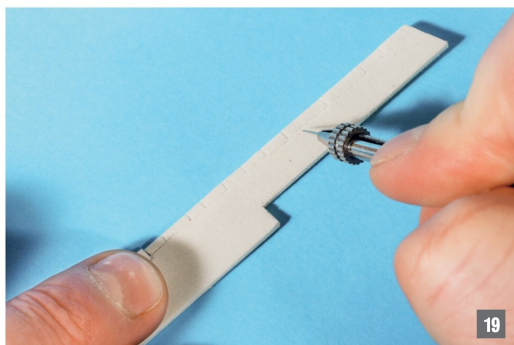


Bild 16: Jetzt ist es an der Zeit, dem Strassenabschnitt eine realistische Wölbung zu geben, die dank der Flexibilität der Carton-Plume-Platte, sobald die Kartonschicht abgezogen wurde, mehr oder weniger ausgeprägt sein kann. Ich übe den Druck stufenweise aus, von einer leichten Kurve ausgehend, bis das Stück das richtige Aussehen hat.

Bild 17: Danach wird das Teil umgedreht und ein Mittelstreifen mit einer Bleistiftlinie markiert (unter Berücksichtigung der Position der zuvor mit Bleistift markierten Gehwege). Dies ist schnell erreicht, und ein etwa 2 mm dicker Kunststoffstreifen wird angeklebt, um die Mitte des Strassenstücks zu stützen und die Wölbung zu erhalten, sobald das Teil in der Szenerie platziert ist.

Bilder 18 und 19: Wenn die Fahrbahn fertig ist, gehe ich zu den Trottoirs über. Mich immer am Beispiel der Realität orientierend,





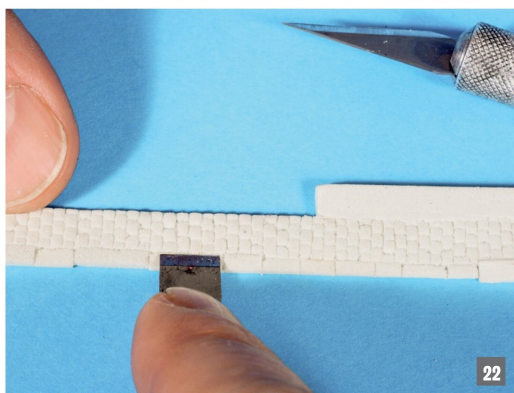
liess ich mich von einer Kombination aus Randsteinen und relativ schmalen Kopfsteinen zum Gebäude hin inspirieren. Dies kann aus einer 3 mm dicken Carton-Plume-Platte in den gewünschten Abmessungen mit beidseitig abgeschälten Seiten hergestellt werden. Zunächst werden die Randsteine durch Ritzen mit einer sehr feinen Spitze erzeugt. Es ist ratsam, Randsteine in unterschiedlichen Längen herzustellen, um der Realität möglichst nahezukommen und den repetitiven Aspekt dieser Elemente zu durchbrechen.

Bild 20: In diesem Stadium ist es einfach, die Trottoirs entsprechend ihrem Erhaltungszustand zu detaillieren, zum Beispiel gebrochene Ränder, grössere Platten usw. zu simulieren... und sicherzustellen, dass sie nach einem einheitlichen Standard ausgeführt werden.

Bild 21: Sobald dieser Schritt erledigt ist, beschäftige ich mich mit dem Prägen des Kopfsteinpflasters, auch an den Eingängen zu Garagen, Geschäften und anderen Gebäuden. In diesem Fall, wie man manch-


mal im wirklichen Leben beobachten kann, kommt am Rand des Belags Beton zum Einsatz. Dieser überdeckt an manchen Stellen die Kopfsteinpflaster. Um dieses Detail im Massstab korrekt wiederzugeben, gehe ich wie bei den Gullydeckeln vor, um ein verwittertes Erscheinungsbild des Betons zu erzeugen.

Bild 22: Um die Kante des Trottoirs abzuschliessen, werden einige Randsteine mit einer Meisselklinge eingeritzt, was dem Ganzen ein abgenutztes Aussehen verleiht...



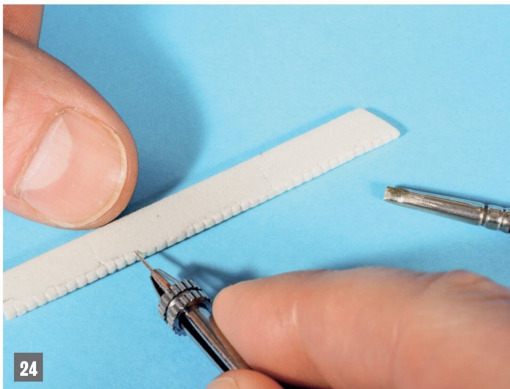


Bilder 23 und 24: Das andere Trottoirstück-
gestalte ich im Gegensatz zum ersten einfacher.
Für einen Abschnitt neben einer
Werkstatt liess ich mich von einer realen
Szenerie inspirieren, die ich in einer Hin-
terstrasse neben einer Druckerei beobach-
tet habe. Dieses Trottoirstück wird wie das
erste ebenfalls aus 3 mm dicker Carton-
Plume-Platte gefertigt. Das Kopfsteinpflaster
an der Seite wird wie üblich gestanzt,
während der Beton mit den Rissen an der
Oberfläche durch Ritzen und Stochern
mit einer Feinstahlbürste reproduziert wird.

Bild 25: Die Herstellung des Strassen-
stücks an und für sich ist damit beendet.
Die beiden Trottoirabschnitte werden noch
aufgesetzt und mit Kontaktkleber fixiert.
Der sehr feine Spalt zwischen den Gehwe-
gen und dem Kopfsteinpflaster kann sorg-
fältig mit etwas Wasserdichtmasse gefüllt
werden, die mit einer sehr feinen Bürste
aufgetragen wird. 

Bis bald!

Das ist alles für den Moment. Im sechsten
Teil wird es um die Bemalung und Verwitte-
rung dieser Strassenszenarie gehen.







Porträt | Amerikanischer Anlagenbau in Spur 0

Das 30-Jahre-Jubiläum der «The Bay Shore Line»

Günther Holzgang baut seit drei Dekaden an seiner Modulanlage in Spur 0 mit dem Thema Southern Pacific von 1940 bis 1950. Jüngst konnte er seinem Monumentalwerk drei neue Module hinzufügen. Damit umfasst seine Anlage insgesamt 17 Module. Sie hat inzwischen derart grosse Ausmasse angenommen, dass Holzgang sie komplett in einem Stück noch nie gesehen hat.



Von Günther Holzgang (Text/Fotos)

Nicht nur meine Bay-Shore-Line-Anlage hat in diesem Jahr ihr Jubiläum. Auch der Big Boy der Union Pacific, die grösste jemals gebaute Dampflokomotive, feierte im Juni nach über 60 Jahren seine Wiederinbetriebnahme. Und in Südafrika ist es der Red Devil, eine Dampflokomotive, die damals zu den modernsten gehörte, da sie durch diverse Verbesserungen den besten Wirkungsgrad erreichte, und die heute wieder im Einsatz steht.

Meine Faszination für das goldene Zeitalter der amerikanischen Eisenbahn ist nach wie vor ungebrochen und gilt im Besonderen der Dampflokomotive. Die Blütezeit der Eisenbahnen in Amerika ging Anfang der 1960er-Jahre zu Ende. Die Flugzeuge sind schneller, das Auto individueller. Bahnfahren ist daher mittlerweile etwas für Leute geworden, die Zeit haben, das Fliegen fürchten oder sich gar als Railfan bekennen. Heute ist die moderne Eisenbahn zwar noch immer ein integraler Bestandteil der Infrastruktur, und sie erfüllt ihre wirtschaftliche Rolle effizient und reibungslos. Sie zu beob-

achten ist allerdings so interessant wie das Betrachten eines laufenden Förderbandes. Der heutige Einheitsbrei an Lokomotiven und Wagen lässt rund um den Globus das Interesse an der Eisenbahn schwinden, und für jüngere Leute fehlt immer mehr der Bezug zur Dampflokomotive.

Die Ära der Dampflokomotive in Nordamerika war von Bedeutung, da sie einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte eines Transportmittels bildete, das einen ganzen Kontinent massgeblich veränderte und das Leben jedes einzelnen Menschen berührte. In jeder Familie war wohl ein Bekannter, der bei einer der zahlreichen Eisenbahngesellschaften gearbeitet hat. Die Dampflokomotive veränderte die Mobilität der Menschen grundlegend. Die Eisenbahn machte die USA zur mobilsten Nation der Welt, und sie war noch wichtiger als das Wetter. Es gab wohl kaum ein stärkeres Symbol der Mobilität als eine Dampflokomotive vor einem Expresszug.

Doch kommen wir jetzt zu meiner Bay-Shore-Line-Anlage. 30 Jahre im Modellbau

sind eine kleine Ewigkeit. Seit 30 Jahren stehe ich hinter demselben Thema, Southern Pacific von 1940 bis 1950, und das konsequent. Eine echte Herausforderung, die aber immer noch viel Spass macht.

Der Anfang

Vor dem Baubeginn der Bay Shore Line hatte ich bereits Erfahrungen im Modellbau der Spurgrösse H0 gemacht. Aus diesen Erfahrungen heraus gab es für mich nur die Variante, eine Anlage mit Modulen zu bauen. Also immer die Möglichkeit zu haben, die Eisenbahn zu transportieren. Sicher, dieser Mehraufwand ist enorm. Vor allem, wenn landschaftlich vom Boden bis zur Decke gebaut wird. Beim Bau der ersten Gebäude habe ich allerdings noch nicht an eine grosse Anlage gedacht, eher an ein einzelnes Diorama. Aber so konnte mit der ersten Dampflokomotive auf dem Modul gerade einmal ein Stück von 30 cm Länge bewältigt werden. Viel zu wenig, um das Ding richtig fahren zu sehen. Und so wurde die Idee zum Bau einer umfangreichen



Ein Postzug in den 1940er-Jahren, gezogen von einer GS4 4-8-4 Schnellzuglokomotive der Southern Pacific. Diese Eilzüge hatten immer Vorfahrt.

Foto: Sig. Günther Holzgang



Foto: Sig. Günther Holzgang

Der Streamliner «San Francisco Chief» der Santa-Fe-Bahngesellschaft auf den Gleisen der Southern Pacific bei der Adeline Street vor Oakland.

Anlage in Modulbauweise geboren. Eine Skizze für den Gleisplan wurde entworfen. Da ich damals noch nicht wusste, wie viel Platz eine Bogenweiche braucht, ist der Gleisplan in seinem Umfang auch kleiner gezeichnet worden und hatte bei Weitem nicht die heutige Anlagengrösse von 18 × 8 Meter aufgezeigt. Das erste Modul mit der Hafenbrücke war noch nicht fertig, da habe ich eine erste Diesellok gekauft, ein 44-Ton-Switcher mit dem Schriftzug The Bay Shore Line. Der Name der Anlage war somit gefunden.

Nun, dieser Schriftzug war frei erfunden und entsprach keinem Vorbild. Es war meine eigene private Hafenbahn, wie es sie in den Staaten zu Tausenden gab. Der Ablauf mit dem Güterverkehr in der Stadt musste aber typisch nach amerikanischem Muster sein. Die grosse und mächtige Southern Pacific arbeitet mit der kleinen Hafenbahn The Bay Shore Line zusammen, und diese bewältigt den Güterverkehr in der Stadt. Der Betrieb ist so klar definiert in einem mittleren Streckenabschnitt zwischen Ausgangsbahnhof und Zielbahnhof.

Von Anfang an wollte ich das typisch amerikanische Flair auf meine Module zaubern. Das, was den Unterschied zu Europa ausmacht. In vielen Büchern zu meinem Thema der amerikanischen Eisenbahn gibt es faszinierende Bilder aus dieser Zeit von 1940 bis 1950. Wie dominant war doch damals eine mächtige amerikanische Eisenbahngesellschaft, die ihre Expresszüge auf der Hauptstrecke durch die Strassen einer Stadt rollen liess. Auch der Güterverkehr rollte in der Stadt meistens über die Strassen. Vielerorts ein knappes Durchkommen zwischen parkierten Autos. Eigentliche Bahnsteige gab es nicht, die Strassen und Vorplätze gingen bis zum Gleis. Lange vor meiner ersten Reise in die Staaten habe ich mich mit Bildern aus den 1940er-Jahren

Dampferlebnisse: Kohle schaufeln in Simbabwe, eine Fahrt auf dem Dach in Burma

Meine Dampffaszination durfte ich auf vielen meiner Reisen noch erleben. Meine Eindrücke über die Eisenbahnen wurden damals von verschiedenen Erlebnissen bei Abenteuerreisen in ferne Länder wie China, Sri Lanka, Afrika oder Eritrea geprägt. In Simbabwe war das Schaufeln der Kohle in die Feuerbüchse einer Beyer-Garratt-Dampflok abenteuerlich. Das Personal (ohne den Lokführer) hatte beim Eindunkeln am Abend auf offener Strecke Feierabend und verabschiedete sich. So musste ich die Schaufelarbeit übernehmen, bis wir mit dem Personenzug um Mitternacht am Ziel angekommen sind. In Ecuador habe ich mitgeholfen, unterwegs einen entgleisten Güterwagen wieder flottzukriegen, und das mittels einer Aufgleispflanze, die dort überall wächst. In Burma gab es eine abenteuerliche Zugfahrt auf dem Dach, da es wegen des vielen Gepäcks und der Tiere in den Waggons keinen Platz mehr hatte. In Eritrea mit einer Dampflok von Massawa am Roten Meer hinauf in die Hauptstadt nach Asmara unterwegs, haben wir bald festgestellt, dass die Kohle im Tender schlecht zum Heizen war. Alle fünf Kilometer musste ein Stillstand eingelegt werden. So waren die Personen im Zug gezwungen, neben dem Gleis die Sträucher zu fällen, damit wir mit den Ästen das Wasser im Dampfkessel zum Kochen bringen konnten. Die Fahrt dauerte zwei Tage.





eingedeckt. Da die Southern Pacific in Kalifornien zu Hause war, sind Bilder aus dieser Gegend und aus dieser Zeit nach wie vor von Bedeutung. Es spielte aber keine Rolle, ob ich diese Gegend für den Bau der Anlage besucht habe, denn die 1940er-Jahre waren in vielerlei Hinsicht anders als heute. Beim Blick auf den damaligen Baumbestand neben den Gleisen dachte man eher an den Begriff «Waldsterben». Durch Funkenflug im Sommer musste vor allem in bewaldeten Gebieten immer ein Löschzug unterwegs sein, um Waldbrände löschen zu können – bei manchen Zügen war hinter der Dampflok gleich ein Wassertankwagen angehängt. An übersichtlichen Orten im Gebirge gab es Hütten mit Telefon zur Überwachung der Wälder. Ganze Berghänge wurden für Schwellen der Gleise abgeholzt, oder, wie am Donnerpass, für den Bau von Schneeverbauungen verwendet. Würde man diese «Snow Shets» aneinanderreihen, würde es eine Länge von 170 km geben. So viel zu den Dimensionen am Donnerpass.

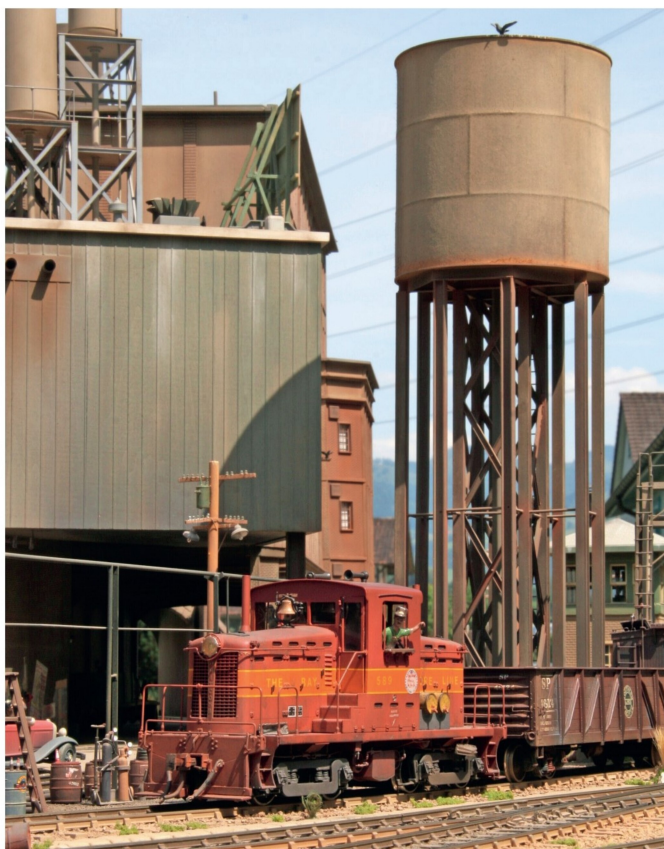
Die Stadt Bay Shore

Der weitere Bau meiner Anlage machte Fortschritte. Damit keine eigentliche Entwicklungslinie erkennbar wurde, sind die Module abwechselungsweise links und rechts der fertigen Anlage gebaut worden. Für eine richtige Ansicht der Modelle war eine Gleishöhe von 125 cm nötig. Der Stadtbereich machte durch die Jahre gewaltige Fortschritte. Nicht zuletzt, weil manchmal die Baunacht zum Bautag wurde. Die wichtigsten Stadtelemente mussten auf der Anlage zu sehen sein. Also ein Hafenbecken mit Eisenbahnzugbrücke, Industrie, das Depot, der ganze Bahnhof mit Hochbahn und das eigentliche Wohnquartier.

Auf jedem Stadtmodul gibt es zusätzlich ein Teil, das sich bewegen lässt. Beim Bahnhof sind es zwei Wasserkranne, im Sun-Gebäude sind es zwei Serviertöchter, die um die Tische laufen, und der einen Serviertochter folgt noch ein Hund. Ihr Parcours geht um die Tische, an der Bar vorbei, durch die Schwenktüre in die Küche und beim Nebeneingang wieder ins Lokal. Auf einem weiteren Modul ein Portalkran bei der Papierfabrik, der mit einem Diktiergerät angetrieben wird. Beim Depot gibt es einen Modelleisenbahnladen, in dem ein Daylight-Zug seine Runden dreht. Der Junge schaut gebannt zu, die Eltern und der Verkäufer sehen es eher gelassen. Am



Der Daylight-Expresszug war ab 1937 auf den Strecken der Southern Pacific unterwegs.



Der farbenfrohe 44-Ton-Switcher: Die Lokomotive gab meiner Anlage den Namen.



Der Fahrer des Autos wird die leichtbekleidete Dame daneben wohl kaum nach dem Weg fragen.



Der Portalkran ist bereits in die Jahre gekommen, das Personal hat viel Zeit für Kartenspiel.



Ein Hund vor einer Draisine hat eine sich anschleichende Schlange gesichtet.



US-Brücken werden oft mit dem Namen der Bahngesellschaft beschriftet.

Bahnhof stehen Fotografen mit ihren Kameras, und natürlich knipsen sie alles. Damals kam der Gouverneur noch mit dem Zug vorbei, oder es könnte auch ein bekannter Schauspieler sein, der dort ausgestiegen ist. Bei einem Lager für Exporte sind Deckenventilatoren am Laufen. Natürlich dreht jeder Ventilator mit einer anderen Geschwindigkeit. Am Hafen gibt es die bewegliche Zugbrücke mit einem selbstgebauten Antrieb. Diverse akustische Signale für den Bahnbetrieb und den Bahnübergang sind verbaut worden. Die meisten Bahnübergänge werden aber durch Personen mit einer Stopp-Tafel bedient, wie es damals üblich war.

Bis heute sind mir Bilder aus den 1940er-Jahren, anhand derer ich bis ins kleinste Detail die Gebäude nachbauen kann, wichtig. Für jedes Gebäude auf der Anlage sind Bilder oder Pläne vorhanden. Der Aufbau der Stadt ist allerdings nach den vorhandenen Möglichkeiten gestaltet. Kompromisse in dieser Anlagengröße sind unausweichlich. Kein Gebäude entstammte einem Bausatz, alles Eigenbau. Damit diese Stadt und jede Szene darauf glaubwürdig erscheint, habe ich konsequent auf allzu gängige Sachen wie Häuserbrand, Feuerwehr, Blaulicht, Strassensignalanlage, Alpaufzug, Unfälle usw. verzichtet. Das sind alles Dinge, die in einem kurzen Zeitraum ablaufen. Meine Anlage behandelt einen Zeitraum von zehn Jahren, und da haben solche Szenen keinen Platz. Das wäre völlig unglaublich. Jede Szene hat auf dieser Anlage mindestens eine Geschichte und wirkt darum auch glaubwürdig.



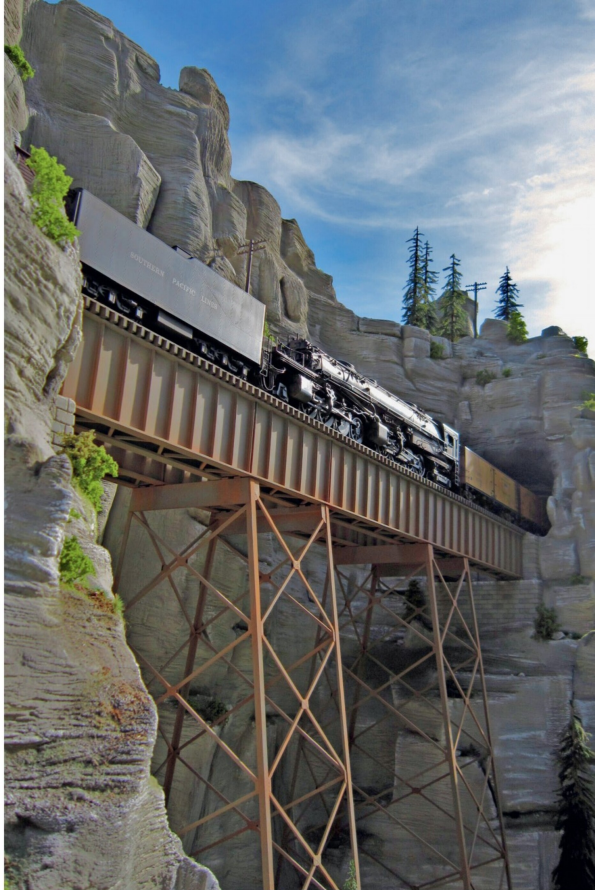
In der Bahnhofshalle von Bay Shore steht eine F7 A-B-B-A-Komposition von EMD. Diese Black-Widow-Bemalung gab es ab 1946.



Das Hotel Sun ist mit zwölf Stockwerken das höchste Gebäude der Stadt. Im Parterrerestaurant laufen Serviertöchter um die Tische.



Im Hintergrund der Beginn einer Schneeverbauung (Snow Sheds).



Eine Cab Forward AC11 auf dem Weg zum Summit (Passhöhe).



Eine lang an die Felswand gebaute Kalksteinmine. Hier werden gerade leere Flachwagen zum Beladen in den Stollen gedrückt.

Die Berge

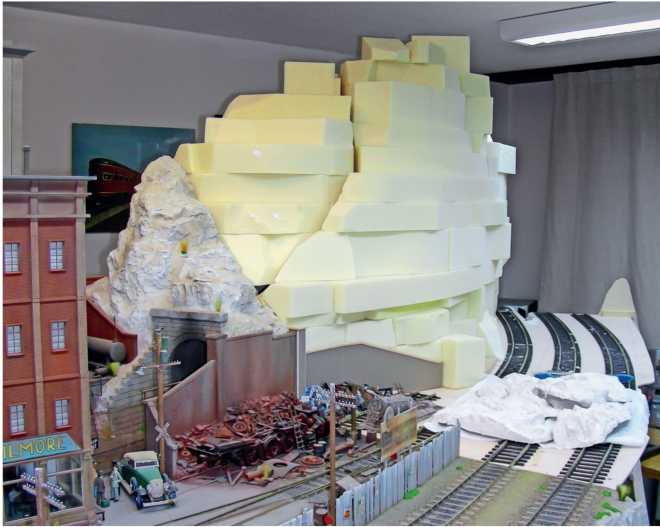
Zehn Module gefüllt mit der Stadt Bay Shore sind fertig gebaut. Ein grosses Teilziel ist erreicht. Durch das Fertigen jedes Moduls von A bis Z ist es mir gelungen, über Jahre hinweg eine konstante Modellarbeit zu leisten. Nur mit eiserner Disziplin, einem grossen Willen und Ehrgeiz, und mit Überzeugung bezüglich der eigenen Fähigkeiten ist es möglich, eine solche Anlage zu bauen. Natürlich bin ich stolz auf dieses Werk. Hat es mich doch auch beruflich positiv geprägt. Trotz des Aufwands habe ich auf einen Ausgleich zum Hobby Eisenbahn nie verzichtet. Ferien sind für

mich selbstverständlich, ob mit Eisenbahn oder ohne. Eine Fahrt mit unseren Harley-Davidsons bei schönem Wetter mache ich mit meiner Frau nach wie vor. Und ohne Skifahren kann ich es mir gar nicht vorstellen. Nun, auf etwas musste ich in den letzten 30 Jahren wohl verzichten haben. Die geschätzten 40 000 Arbeitsstunden mussten irgendwo verbucht werden. Es waren verschiedene Verzichtes, wovon keine Kinder zu haben wohl am meisten Zeit für das Hobby Modelleisenbahn freimachte. Nicht, dass dies gewollt gewesen wäre. Aber es hat sich so ergeben, und ich war auch sehr viel unterwegs auf Reisen.

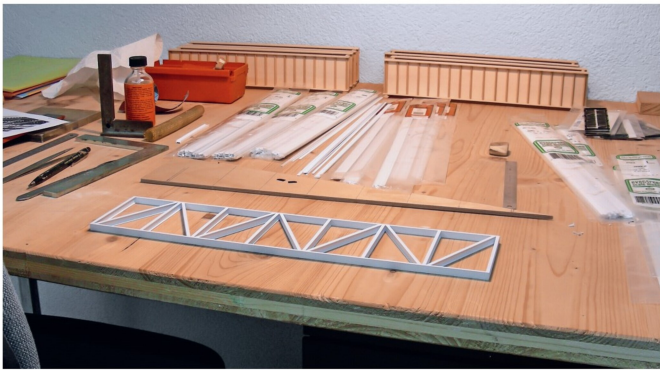
Der Übergang in das Modellgebirge wurde nach der Fertigstellung der Stadt auf einen Schlag aktuell. Eigentlich sollte das kein Problem darstellen. Ich hatte bis anhin bei Felsstrukturen mit Gips gearbeitet. Das Material war für meinen gebirgigen Modulbau vom Boden bis zur Decke aber nicht geeignet. Das Gewicht der einzelnen Teile musste in Grenzen bleiben. Natürlich habe ich verschiedene Materialien getestet und auch zum ersten Mal Rückschläge erfahren müssen, weil es nicht passte. Das Material hat sich entweder beim Bearbeiten verzogen oder ist beim Streichen mit Farben eingegangen. Diese Erfahrung kostete



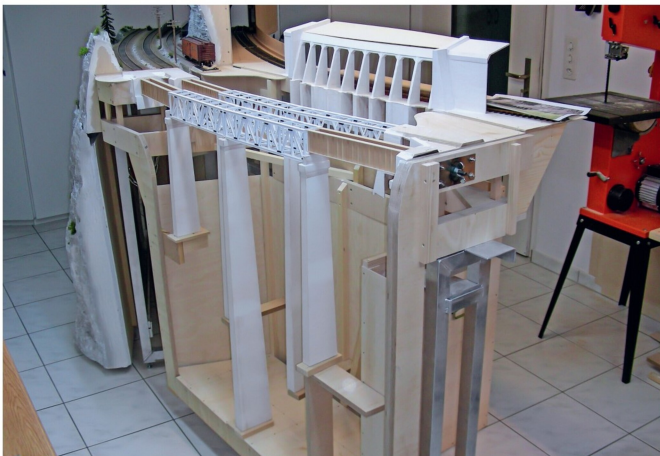
Eine Cab Forward AG4 mit schwerem Güterzug bei der Ausfahrt aus der Felsengalerie.



Im Vordergrund das fertige Stadtmodul 10, dahinter das im Bau befindliche Modul 15.



Die Brückenelemente werden aus Kunststoffprofilen von evergreen scale models zusammengesetzt.



Die Brückenpfeiler sind aus Holz gefertigt, der Gips wird mit einem weichen Pinsel aufgetragen.

mich enorm viel Zeit. So ist auch das erste Bergmodul nachträglich nochmals überarbeitet worden. Wird die Anlage von vorne betrachtet, ist der Übergang der zehn Stadtmodule mit Vorhang und dem Bergmodul mit Felsen bis hinunter zum Boden gut gelungen.

Mit diesem ersten und aufwendigen Bergmodul ist auch der Grundstein für alle weiteren Bergmodule gelegt worden. Ziel war und ist immer noch, dass auf jedem Modul in den Bergen etwas Spezielles gebaut wird. Es soll für den Betrachter vor allem spektakulär aussehen und auch ein Vorbild im Original haben. So sind im Laufe der vergangenen Jahre Module mit Steinschlaggalerien, einer grossen Stahlbrücke, einem Bergwerk für Kalksteine und einer Snow-Shet-Schneeverbauung nach Vorbild vom Donnerpass in Kalifornien entstanden. Stehen wir vor der Anlage mit der ganzen Stadt im Blickfeld, so haben wir auf der linken Rückseite Bergmodule. Auf der rechten Rückseite sind in den letzten fünf Jahren in der gleichen Bauweise drei neue Bergmodule entstanden.

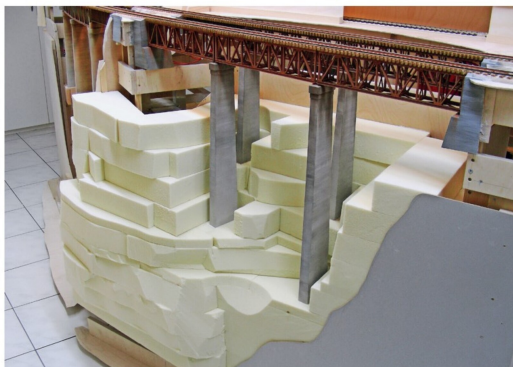
Die neuen Bergmodule

Im Frühling sind diese drei neuen Module fertig geworden. Zum ersten Mal habe ich zwei Module gleichzeitig gebaut. Dies war nötig, weil eine Doppelbrücke über beide Module führt. Die Konstruktion muss den Transport an eine Ausstellung ohne irgendwelche Beschädigung überstehen können. So sind die Stahlkonstruktionen auf den Betonpfeilern auf einer Seite nur aufgelegt. Verbunden nur mit den Gleisen. Auf diese Weise kann die Brücke auch etwas nachgeben, ohne beschädigt zu werden. Im Hintergrund ist eine Felsgalerie, wie sie am Thompson River Canyon in Kanada im Original zu sehen ist. Das Gleis durch diese Galerie ist momentan noch als Abstellgleis gedacht. Später einmal sollte es zum Schattenbahnhof in der Mitte der Anlage führen. Beim Modul mit dem Übergang von der Stadt in die Berge ist noch das Ende vom Schrottplatz zu sehen. Dazu gehört noch ein Abstellgleis, das in der Länge mindestens zwei meiner grössten Lokomotiven aufnehmen kann. Auch hier ist der Übergang vom Vorhang unter den Stadtmodulen zu den Felsen gleich gemacht wie auf der linken Seite der Anlage. Somit bin ich auf beiden Seiten mit dem Bauen auf der Rückseite angelangt. ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 96



Auf beide Brückenden werden gerade Stahlprofile aufgelegt.



Ist die Brücke komplett fertig, folgt der Bau der Landschaft.



Jeder Pfeiler bekommt noch einen passenden Sockel aus Gips.



Beim Felsenfärben muss die fertige Brückenkonstruktion abgedeckt werden.



Die drei neuen Module beim Fotografieren im Freien.



Meine beiden ersten Dieselloks für die Hafenbahn The Bay Shore Line: der 44-Ton-Switcher von Whitcomb und eine SW1 von EMD beim Rangieren.



Mittagspause beim Automaten mit klassischem Erfrischungsgetränk.



Zwei Schrottexperten im Gespräch auf dem neuen Modul 15.



Die dritte Diesellok, eine Alco RS1, im Einsatz für die Hafenbahn. Dieser Roadswitcher wurde auch vor Personen- und Güterzüge gespannt.



Schroffe und senkrechte Felswände ergeben von unten ein spektakuläres Bild, im Vordergrund der längste Brückenpfeiler mit einer Höhe von 110 m.



Der Daylight-Zug Ende der 1940er-Jahre hatte einen enormen Komfort mit Klimaanlage, zum Teil drehbaren Einzelsitzen und Restaurants.

Zwölf Jahre lang verloren

Nach einer Ausstellung sind mir einmal fünf meiner Lokomotiven abhanden gekommen. Davon waren zwei Maschinen mit dem Schriftzug der Bay Shore Line dabei. Sehr ärgerlich natürlich, da ich genau in diese zwei Maschinen eine Unmenge an Zeit investiert habe für Detaillierung, Beschriftung und Verwitterung. Und es waren Einzelstücke. Auch fehlte mir meine eigentliche Hafenbahn mit diesen zwei Loks. Die konnten nicht auf die Schnelle ersetzt werden. Nach Jahren habe ich dann eine passende Maschine gefunden, eine RS1 von Alco, also einen Roadswitcher, den ich auch mit viel Aufwand zur Hafenbahn umgebaut habe. Nach zwölf Jahren sind alle fünf Maschinen wieder unversehrt aufgetaucht. Ein Ehepaar, das mit Kunstgegenständen handelt, machte bei einer Hausräumung diese zwei Kisten mit den verlorenen Loks ausfindig. Und weil solche Schätze nicht einfach so herumliegen, waren sie klug genug, nach dem Eigentümer zu suchen. Nach drei Tagen intensiver Suche im Internet sind sie auf meine Website (www.trainmaster.ch/X-BSL-1.htm) gestossen. Nun sind


alle froh, dass sogar drei Lokomotiven mit dem Schriftzug der Hafenbahn im Einsatz stehen.

Allgemeines zur Anlage

Der Platz in meinem Raum wird durch die stetige Vergrösserung der Anlage immer knapper. Im Anlagenraum führe ich wegen des Staubs indessen keine Arbeiten aus, alle Module baue ich bei mir zu Hause. Ein bereits fertig gestelltes Modul ist wegen der Anpassungen an die neuen Module immer dabei. So bin ich ständig auf der Suche nach einem passenden Raum, in dem ich einmal die ganze Anlage präsentieren könnte. Leere Räume gibt es zwar viele, aber die meisten sind einfach viel zu teuer. Das Einzige wäre, an eine Ausstellung zu gehen und die Anlage dort zu zeigen. Dann würde ich auch ein erstes Mal meine komplette Anlage in einem Stück sehen. Bloss, die heutige Anlage ist einfach zu gross geworden für eine Ausstellung. Der Aufwand wäre beträchtlich und logistisch kaum mehr durchzuführen. Für den Trans-

port bräuchte es zwei Sattelschlepper mit geschlossenem Aufbau. Heute nicht mehr finanzierbar.

Für den Aufbau der Anlage braucht es kein einziges Werkzeug. Alles wird mit Flügelmuttern befestigt oder einfach nur eingehängt. Die Gestelle sind alle aus Aluminium mit Querträgern. Diese Gestelle und Querträger werden zuerst aufgestellt, verbunden und anschliessend mit einer Wasserwaage ausgeglichen. Erst dann kommen die Module auf die Gestelle, werden zusammengeschoben und mit Modulverbindern gesichert. Dieses Prinzip hat sich seit 30 Jahren bestens bewährt. Und mit 30 Jahren Bautätigkeit ist meine Anlage auch zum Lebenswerk geworden.

Meine Ambitionen zum Weiterbau sind weiterhin vorhanden. Bald wird das 18. Modul in Angriff genommen. Das Thema ist immer noch das gleiche, nämlich der Southern Pacific von 1940 bis 1950. Natürlich wird wieder etwas Spektakuläres gebaut. Hier nur so viel: Im Original ist es am Thompson River Canyon in Kanada auch heute noch zu sehen. 

Eine MT4-Dampflok mit Daylight-Bemalung.
Auf dem Abstellgleis ein Güterzugbegleitwagen.



Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 11 | 2019: 4. Oktober 2019

LOKI 12 | 2019: 1. November 2019

Ihre Ansprechpartner für LOKI-Inserate:



Gerne beraten wir Sie persönlich und unterstützen Sie bei Ihrer Mediaplanung

Manuela Stolina
Vanessa Jost

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

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

Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 66 88
loki@staempfli.com

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



clever train control

100%iges DatenFunkNetz
Sensationelle Reduktion der
Verdrahtung. Näheres bei:
info@rail4you.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



Modellbauprogramm für engagierte Modellbahner

- H0m Fahrzeugmodelle MGB/FO/DFB
- Modellbahnzubehör
- Landschaftsgestaltung
- Ätzteile für die Modellbahn
- Modellwerkstatt
- Lasercut Gebäude
- 3D Druck Modelle

www.mgb-modell.ch



LOKI Memo

Mit den schönsten Motiven aus der LOKI

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

Jetzt auf www.loki.ch bestellen.
CHF/EUR 25.– zzgl. Versandkosten.



Vorbild & Modell

Faszination «Blauer Pfeil»

Die als Blaue Pfeile bekannten Doppeltriebwagen BCFZe 4/6 der BLS sowie der BN sind Klassiker des schweizerischen Bahnwesens. Thomas Furrer – ehemaliger Leiter Zugförderung der BLS und Mitglied der BLS-Stiftung – hat den BCFZe 4/6 736 in den Massstäben 1:25 und 1:87 nachgebaut.

Foto: Thomas Furrer

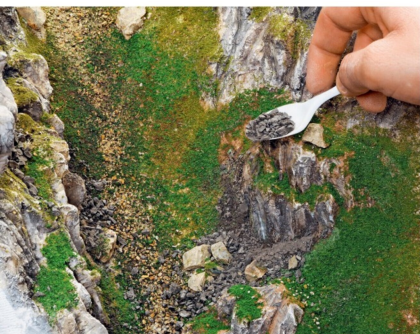


Report | Gesichter

Fans of Switzerland

Die meisten Mitglieder der Swiss Railways Society (SRS) sind Briten. Bei ihnen dreht sich alles um Schweizer Züge, Trams, Postautos, Schiffe und natürlich die helvetische Landschaft. SRS-Mitglieder bauen Modellbahnanlagen, sie bereisen unsere Heimat, und sie produzieren auch viel Literatur.

Foto: SRS



Anlage | Bau

Felsnachbau mit François Rast

Die Modellbahnanlage von François Rast nach norwegischen Motiven durften wir bereits in LOKI 2 | 2018 kennenlernen. In der kommenden LOKI wird Schritt für Schritt aufgezeigt, wie der studierte Geograph die besonders gelungenen Felsnachbildungen erstellt hat.

Foto: Daniel Wietlisbach

Ab 25. Oktober 2019 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

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

Nr. 10 | 2019 (Oktober 2019)

39. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 14.50

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement (11 Ausgaben im Jahr)

Schweiz: CHF 130.00

Europa/Übersee/Luftpost: auf Anfrage

LOKI-Spezial

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

Abonnemente/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

Zoltan Tamassy

Talackerstrasse 47, CH-8152 Glattbrugg

Telefon +41 (0)31 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Manuela Stolina, Vanessa Jost

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

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 Khilfi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb Einzelhandel Deutschland, Österreich und Niederlande

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

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

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

© Stämpfli Verlag 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 Fotografianschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



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 Ge 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



LOKI Kalender

Schweizer Bahnen

Zwölf jahreszeitlich stimmige Aufnahmen von Schweizer Bahnen in feinsten Kombination mit landschaftlicher Schönheit, mit diversen Zusatzbildern. Der LOKI Kalender 2020 wird erneut durch den bekannten Bahnfotografen Dario Häusermann gestaltet.

Modellbahnen

Der LOKI Kalender Modellbahnen erscheint ebenfalls mit vielen herrlichen Bildern. In der Ausgabe 2020 werden die schönsten Details von Smilestones, der Miniaturwelt in Neuhausen am Rheinflall, gezeigt.

27.–

CHF/EUR je Kalender
zzgl. Versandkosten

Bonusbilder

in beiden Kalendern

www.loki.ch

einfach und bequem
online vorbestellen