



Anlage Auf Reisen mit Fritz und Hans



Rollmaterial

Eine ganze Wagenflotte
aus dem 3-D-Drucker



Report

Ein Kurs für Schüler
im Bau von Anlagen



Rollmaterial

Die ABe 4/4^{III} der RhB
in Spur II von Pullman





«Das isch (nid) Schnee vo gester»

Ich weiss nicht, ob es meine heiss laufende Kaffeemaschine ist, mein Feuer für das Bahnjahr 2020 oder sonst etwas, aber bis zum Verfassen dieses Editorials lag bisher nur sehr, sehr spärlich Schnee in meiner Gemeinde. Ergo verschwindet wohl langsam, aber sicher die bekannte Aussage, dies sei Schnee von gestern. Nein, um Himmels Willen, ich möchte jetzt keine weitere Klimadebatte vom Zaun brechen und über brandaktuelle Themen wie die globale Erwärmung und die Kunststoffverschmutzung diskutieren. Dies wäre bei in China produzierten und mit dem Containerschiff nach Europa transportierten Modellen eine sehr schlechte Ausgangslage.

Nein, ich möchte ein wenig über Veränderungen plaudern. Man sagt, Veränderungen seien stete Begleiter im Leben, aber ehrlich gesagt, habe ich in unserer Branche nicht so oft das Gefühl, dass das so ist. Keine Veränderung bedeutet auch eine gewisse Konstante, was, wenn niemand etwas dagegen hat und es sich nicht nachteilig auswirkt, auch nichts Schlechtes darstellt.



Aber ist die (Modell-)Bahnwelt wirklich dermassen konstant unterwegs, wie es scheint? Bei genauer Betrachtung muss ich meine oben genannte Meinung revidieren. Mit dem Fahrplanwechsel 2019/20 hat es grössere Änderungen gegeben als in den letzten Jahren. Und im Modellbahnsektor bemerkt man neuerdings, dass das stille Nebeneinander auch hier langsam passé ist. Vermehrt werden die Ellbogen ausgefahren und Geschäftspraktiken ausgeübt, wie man sie in anderen industriellen Zweigen auch kennt.

Was jetzt besser ist und ob Veränderungen etwas Gutes oder Schlechtes sind, da möchte ich mir keine Meinung bilden. Jeder soll doch die Zukunft nehmen, wie sie daherkommt. So freue ich mich etwa auf die kommende Spielwarenmesse in Nürnberg und hoffe, ich kann dort sagen: «Das isch nid Schnee vo gester.»

In dem Sinne wünsche ich Ihnen, liebe LOKI-Leserinnen und -Leser, ein schönes neues Schienenjahr und viel aktuellen Schnee!

Herzlichst, Ihr



Besuchen Sie uns auch unter:     

www.wemoba.ch



Modelleisenbahn Profi Zentrum

Login Impressum AGB CDV Datenschutz

Home Onlineshop Über uns Newsletter Termine Links

Filteruche

Alle Filter aufheben

vorbestellen ☒ erhältlich ☒ wenige Stücke ☒ bestellbar

1 2 3 4 5 ... 340

Es wurden 33928 Artikel gefunden (Sortierung nach Artikelnummer)

**Büttenbergweg 19
2542 Pieterlen
Tel. 032 376 07 77
info@wemoba.ch**

„Chunsch im Lade verbi, isch es Kaffi derbi!“

Angebote

Filter aufheben

Aktion

Neukunden 2019

Sondermodell CH

Werkzeug ausverkauft

Reduzierter Preis

Neu im Shop

Filter aufheben

7 Tage

30 Tage

3 Monate

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

Damit Du das „Köffertli“ im Koffer hast

Märklin 39520

Trix 22968



Modelleisenbahnen

Anlageplanung / Versand / Umbauen / Reparaturen

h.r.g.e.h.r.i

Wehntalerstrasse 4 CH-8162 Steinmaur

Nachfolger: Stefan Bosshard

044 853 46 77 hrgehr@bluewin.ch www.hrgehr.ch

BahnOrama
GmbH
Modelleisenbahnen

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do 14.00-18.30

Fr. 14.00-21.00

Sa. 10.00-16.00



Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch

Der **Eisenbahn Amateur** für die Freunde der Eisenbahn –
gemacht von Freunden der Eisenbahn!

Der Eisenbahn Amateur ist im
Abonnement konkurrenzlos günstig.
Ein **MUSS** für alle Freunde von
Schweizer Bahnen – die etwas andere
Eisenbahnzeitschrift.

Mit dem
Eisenbahn Amateur
erhalten Sie jeden
Monat die besten
Informationen

- Berichte über die Gross-traktion
- Modellbeschreibungen
- Neues in Kürze
Aktuelles aus den Eisenbahnverkehrs-unternehmungen
- Neu im Handel
- Hinweis-Agenda
- ... und vieles mehr!



Besuchen Sie unseren
EA-Shop auf
www.eisenbahn-amateur.ch

Unter anderem elegante Krawattenhalter ...



SBB-C 5/6



SBB-Ae 6/6



Pin



SBB-Ae 4/7



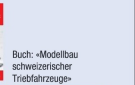
RHB-Krokodil



EA-Mütze



EA-Kesselwagen Zans in HO



Buch: «Modellbau schweizerischer Triebfahrzeuge»

EISENBAHN AMATEUR für ☐ 12 / ☐ 24 Ausgaben ab Monat ☐

Abonnementspreise: 12 Monate: CHF 116.–

(zahlbar bei Erhalt der Rechnung) 24 Monate: CHF 220.–

Abo+ ☐ 1 Jahr + CHF 15.– ☐ 2 Jahre + CHF 30.–

Neu seit 2018: EA-Digitalausgabe – zusätzlich zum bestehendem Abonnement.
Für Klubmitglieder gratis! Infos unter: <http://eisenbahn-amateur.ch/abo/aboplus>

EA-Stick ☐ CHF 48.–

Archiv sämtlicher EA-Ausgaben von 1947–2017, ab 2018 weitergeführt mit Abo+
Bestellung auch via Internet-EA-Shop

Einsenden an: EA, Leserservice, Postfach 564, 8603 Schwerzenbach
Fax +41 43 422 70 71, E-Mail: info@buehler-druck.ch
oder im EA-Shop unter www.eisenbahn-amateur.ch

Name/Vorname

Strasse

Land/PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

loki 2020



Foto: Peter Hürzeler

Weiter geht es mit dem Rollout der Triebwagen RBe 4/4 und der Steuerwagen BDT von PIKO. Nachdem Ende 2018 die H0-Bahner das Ergebnis aus Sonneberg in Empfang nehmen durften, sind nun die N-Bahner an der Reihe. LOKI-Autor Peter Hürzeler macht den Vergleich der neuen PIKO-Modelle mit Produkten anderer Hersteller. **Seite 20**



Foto: René Stamm

2019 hat Märklin die Fc 2x3/412201 in H0 angekündigt. Nun ist die Modellumsetzung der Kofferlilok, einer Urmutter des elektrischen Bahnbetriebs der SBB, endlich da. LOKI-Autor René Stamm hat sich das Modell angeschaut. Und er beleuchtet viele Facetten des Vorbilds, das als Einzelgängerin bis heute als historische Lokomotive überlebt hat. **Seite 38**



Foto: Peter Marriott

Peter Marriott stellt sein neuestes Anlagenprojekt vor. Der Modellbauer aus Leidenschaft zeigt uns eine Modellbahnstrecke in Spur H0, die auf einer Stützmauer in einen erhöhten innerstädtischen Bahnhof in der Zentralschweiz führt. In kommenden LOKI-Ausgaben wird Marriott näher auf einzelne Aspekte des Baus dieser Anlage eingehen. **Seite 78**

Rollmaterial | Porträt 20

Der Triebwagen RBe 4/4 und der Steuerwagen BDT für Spur N von PIKO.

Rollmaterial | Porträt 26

Die ABe 4/4^{III} der Rhätischen Bahn in Spur IIm von Pullman.

Rollmaterial | Bau 30

Die Romney, Hythe and Dymchurch Railway aus dem 3-D-Drucker.

Report | Vorbild & Modell 38

Die Fc 2x3/4 12201 im Vorbild und ihre H0-Modellnachbildung von Märklin.

Report | Nachwuchs 66

Ein Kurs für Schüler im Bau von Modelleisenbahnanlagen in Adliswil.

Anlage | Bau 72

Emmanuel Nouaillier: Modellbau auf höchstem Niveau (Teil 6).

Anlage | Bau 78

Peter Marriotts neues Anlagenprojekt im Massstab 1:87 (Teil 1).

Anlage | Porträt 82

Rudolf Hofers Anlage nach süddeutschem Thema in Spur H0.

Markt	Szene
6 Marktspiegel	48 News
54 Börse	53 Veranstaltungen
55 Medientipps	56 Bahn aktuell

gedruckt in der schweiz

Titelbild

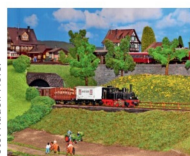


Foto: Rudolf Hofer

Rudolf Hofer baut seit zehn Jahren an einer Anlage nach süddeutschem Thema im Massstab 1:87. Die Anlage misst stolze 6 x 5 Meter und soll

dereinst eine Spieleisenbahn werden, die ein bis drei Personen die Möglichkeit bietet, sie zu bedienen. Auf der Reise über die Anlage von Hofer begleiten uns Lokomotivführer Fritz und Heizer Hans. **Seite 82**

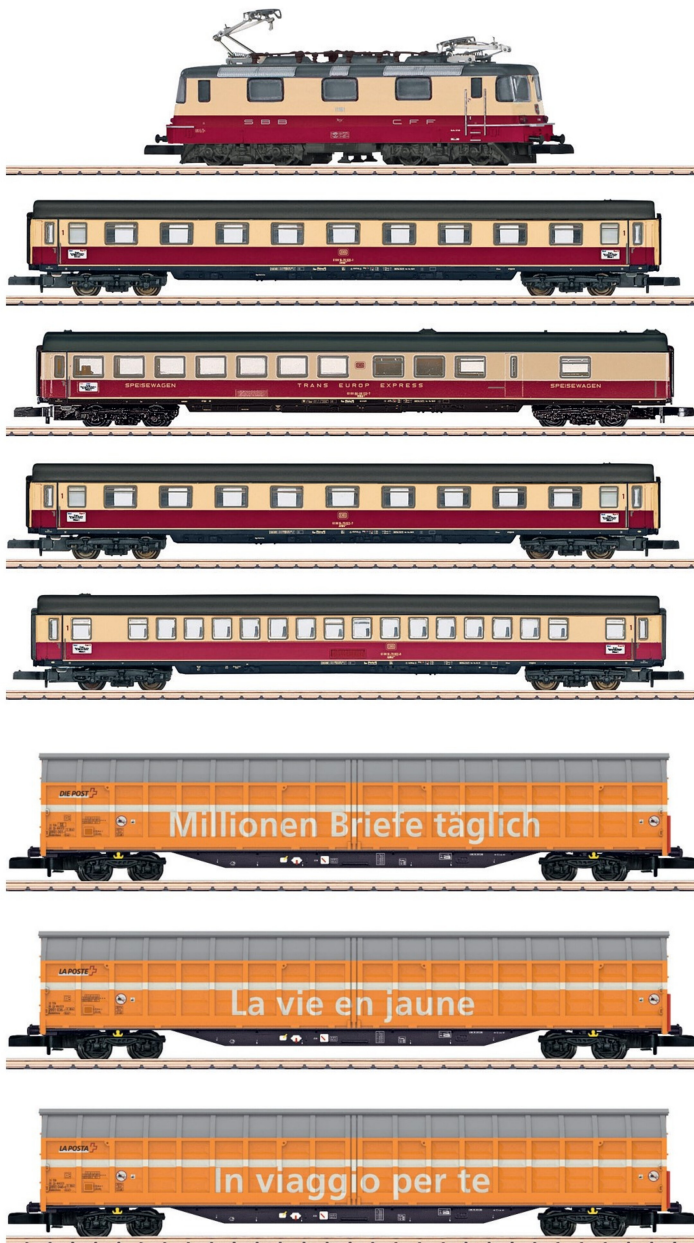
Marktspiegel

Z | Märklin

Zug- packung TEE 75 «Roland» und Set Habbillns

Ein echtes Highlight stellt die Zugpackung in Spur Z dar, die Märklin kurz vor Weihnachten in den Handel gegeben hat. Es handelt sich um den TEE 75 «Roland» (Art.-Nr. wunden unteren Spitzenlampen, zwei Abteilwagen Avümz 111, einem Speisewagen WRüm 132 und einem Grossraumwagen Apümz 121, alles in der legendären TEE-Lackierung der Epoche IV um 1971. Märklin hat der Lok einen Glockenankermotor verpasst, alle Achsen sind angetrieben. Die Beleuchtung umfasst wartungsfreie warmweisse Leuchtdioden (3 × Weiss vorne, 1 × Weiss rechts hinten, Schweizer Lichtwechsel). An beiden Drehgestellen befinden sich bewegliche Schienenräumer. Die Stromaufnahme ist umschaltbar von Ober- auf Unterleitung. Auch ein Set mit drei Grossraum-Schiebewandwagen der Bauart Habbillns (Art.-Nr. 82417) ist neu aus den Produktionshallen von Märklin gerollt. Es handelt sich um Privatwagen der Firma Wascosa, vermietet an die Post AG. Alle Wagen haben unterschiedliche Werbegebaltungen.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | PIKO

Der ICE 3 im digitalen Einsteigerset

Neu im Fachhandel ist das Startset Smart-Control light mit Bettungsgleis «ICE 3» in Spur H0 (Art.-Nr. 59027) von PIKO. Damit kann der ICE 3 rasant durch die Kurven des grossen Gleisovals gesteuert werden. Der Triebzug ist mit einem PIKO-Decoder ausgerüstet und stellt den idealen Einstieg in die digitale Welt des Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Modell dar. Das PIKO-A-Gleis mit Bettung, das für Einsteiger und Modellbahnprofis gleichermaßen entwickelt wurde, eignet sich ideal für einen problemlosen fliegenden Auf- und Abbau auf dem Fussboden oder Teppich. Zu kaufen ist nun auch der Taschenwagen T 3000 Sdggmrrs738 (Art.-Nr. 58956). Der Doppelwagen wird mit je einem Lkw-Auflieger von «Schöni» und «Della Santa» geliefert. Damit der Modellbahner auch das PIKO-Modell vorbildentsprechend für den gelegentlichen Transport von Containern heranziehen kann,



sitzen auf den Seitenlangträgern Zapfen für den Containeraufsatz, die vorbildgerecht verschiebbar sind. Schliesslich hat es auch der Schwerlastwagen Slmmps-y der SBB ohne Ladung (Art.-Nr. 96688) in die Verkaufsläden geschafft. Dabei handelt es sich um eine Druckvariante in der Ausführung in der Epoche VI. Für den Transport der neu beschafften Panzer und speziellen Armee-

zertransportwagen in Dienst gestellt. Sie dienen bis heute nicht nur der Logistikbasis der Schweizer Armee, sondern werden auch für zivile Einsätze gebraucht und befördern schwere Güter wie Beton-Schallschutzelemente, Kabelrollen, Brammen usw. Einige Wagen wurden an die Firma VRR in den Niederlanden und RTS in Österreich verkauft.

Erhältlich im Fachhandel.


HO | A.C.M.E

Achtteiliger Roter Pfeil der Trenitalia

In limitierten Auflagen von 185 Stück (Art.-Nr. 70204) und 165 Stück (Art.-Nr. 79204) für die Digital-Sound-Version hat A.C.M.E den achtteiligen Hochgeschwindigkeitszug

Frecciarossa 1000 der Trenitalia/FS ausgeliefert. Das Modell für das Gleichstromsystem verfügt über eine 21-polige Schnittstelle zur Aufnahme eines Digitaldecoders, drei

Spitzenlichter sowie zwei Schlusslichter mit fahrtrichtungsabhängigem Farbwechsel (Weiss/Rot) und Inneneinrichtung mit Innenbeleuchtung. **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Herpa

Baukipper- Lkw der Schweizer Armee

Der deutsche Zubehörhersteller Herpa hat ein Modell des IVECO-Trackers 6×6-Baukipper-Lkw der Schweizer Armee (Art.-Nr. 746656) ausgeliefert. Neu im Fachhandel greifbar ist auch der Renault-T-Kühlkoffer-Sattelzug mit Werbeaufschrift der Gebrüder Meier. Hierbei handelt es sich um eine Sonderserie für die Schweiz. Beide Lastwagen sind im Massstab 1:87.

Erhältlich im Fachhandel.



N | P.I.R.A.T.A

Bündner Dorf und Tessiner Bildstock

Eine ganze Serie von Laser-cut-Gebäuden nach dem Vorbild von Bündner Häusern und Ställen sind beim italienischen Hersteller P.I.R.A.T.A erhältlich. Ebenfalls neu sind

die Burgruine Sils und kleine Bilderstöcke nach Tessiner Vorbild. Ausserdem ist eine Kirche zur Ergänzung des Dorfes in Vorbereitung. Die Laser-cut-Modelle sind fertig

gebaut und koloriert. Die Wirkung dieser kleinen Schmuckstücke ist vortrefflich. Kleine Details wie Regenrinnen und -fallrohre müssen selbst beschafft und angebracht werden. Die Fenster sind nicht mit einer klaren Folie hinterlegt. Die Bilder wurden uns freundlicherweise von AB-Modell zur Verfügung gestellt.



- Art.-Nr. 0205: Graubündner Haus I
- Art.-Nr. 0206: Graubündner Haus II
- Art.-Nr. 0209: Graubündner Haus III
- Art.-Nr. 0208: Graubündner Stall II
- Art.-Nr. 0210: Graubündner Kirche
- Art.-Nr. 0211: Burgruine Sils
- Art.-Nr. 0240: Tessiner Bildstock 1
- Art.-Nr. 0241: Tessiner Bildstock 2
- Art.-Nr. 0242: Tessiner Bildstock 3

Interessenten wenden sich direkt an:

P.I.R.A.T.A.

Via Montonale Basso 5/G

I-25012 Desenzano del Garda (Brescia)

Tel. +39 030 6392540

info@piratamodels.it

www.piratamodels.it

oder:

AB-Modell

Im Stuckenbahn 6, D-58769 Nachrodt

Fax +49 (0) 2352334862

info@n-schmalspur.de

www.n-schmalspur.de

H0m | Alphamodell

RhB-Signalmasten mit patentiertem Stecksystem

Die Serie von RhB-Signalen im Massstab H0m des ungarischen Herstellers Alphamodell wird mit einem Blocksinal mit fünf Lichtern (Art.-Nr. 5594) ergänzt. Die Signalmasten werden aus Metall gefertigt, die Leitungen versteckt montiert – so wirkt die Gitterkonstruktion vorbildgetreu. Dank der SMD-Technologie leuchten alle Signallichter. Die Arbeitsbühne besteht ebenfalls aus Metall, deren Unterteil ist ein fein geätztes Gitter. Alle Alphamodell-Signale haben einen Pluspol, sind analog ausgeführt und durch Digitalsysteme aller gängigen Hersteller steuerbar. Die neuen wie auch alle bisherigen Alphamodell-Signale haben ein

patentiertes Stecksystem. Dies ermöglicht das schnelle Ab- und Wiedermontieren beim Transport oder während der Reinigung oder des Umbaus der Anlage. Beim Abbau der Anlage sind die Signale bis auf die äussere Fassung unversehrt wiederverwend- oder -verwertbar. Die äussere Fassung wird von Alphamodell auch einzeln angeboten.

Interessenten wenden sich direkt an:

Alphamodell
alphamodell@citromail.hu
Fax +36 1 3527862
www.alphamodell.eu


H0 | Märklin

Die Grossmutter im Betriebszustand 1919

Märklin hat die «Grossmutter» oder «Köf-ferlilok» im Betriebszustand von 1919 mit der damaligen Bezeichnung Fc 2x3/4 12201 in der Spurweite H0 (Art.-Nr. 39520) als Neukonstruktion in hochdetaillierter Metallausführung in die Verkaufsläden ausrollen lassen. Unter anderem sind die Kühl-

röhren für das Transformatorenöl, der Führerstand und der Maschinenraum, die Besandung und die Dachausrüstung nachgebildet. Bremsschläuche, Schraubenkupplungsimitationen und Aufstiegsleitern liegen zur Selbstmontage bei. Das Modell ist mit Schweizer Lichtwechsel im Analogbe-

trieb sowie zahlreichen digital schaltbaren Geräusch- und Lichtfunktionen wie etwa einer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung ausgerüstet. Lesen Sie dazu das ausführliche Modell-Porträt ab Seite 38.

Erhältlich im Fachhandel.



Ergänzung zu den Breda-Panoramawagen



Freunde der MOB dürfen sich freuen: BEMO hat mehrere Modelle als Ergänzung zu den Breda-Panoramawagen Arst 151-152 und Bs 251-252 bzw. den früher erhältlichen Panoramawagen As 118-119, Bs 222, 226 und 227 im Farbdesign «GoldenPass Panoramic» ausgeliefert. Die Modellausführung der beiden Steuerwagen Ast 116 und 117 mit modernisiertem Wagenkasten verfügt über Schürzen zwischen den Drehgestellen, eckige Fenster sowie einen neu aufgebauten Führerstand. Die Modellausführung des Barwagens Brs 228 hat ebenfalls eine Schürze und eckige Fenster. Den inzwischen wieder blau-beige lackierten Prototyp-Panoramawagen As 110 hat BEMO in dessen Zustand 2008 bis 2016 gefertigt – dieses Fahrzeug wurde als einziger Panoramawagen nie modernisiert und ist somit der einzige weiss-goldene Wagen ohne Schürze sowie mit abgerundeten gummi-eingefassten Fenstern.

- Art.-Nr. 3295310: MOB-Panoramawagen As 110, GoldenPass Panoramic
- Art.-Nr. 3296318: MOB-Panoramawagen Brs 228, GoldenPass Panoramic
- Art.-Nr. 3297316: MOB-Panorama-Steuerwagen Ast 116, GoldenPass Panoramic
- Art.-Nr. 3297317: MOB-Panorama-Steuerwagen Ast 117, GoldenPass Panoramic

Ausgeliefert wurden zudem der offene Aussichtswagen RhB B 2100 mit Preiser-Figuren (Art.-Nr. 3280110) sowie der Kesselwagen RhB Za 8138 mit Plakat «Conrad-Storz» (Art. 2285138).

Erhältlich im Fachhandel.

Rungenwagen mit Holzbeladung

Der im Herbst angekündigte Rungenwagen der Bauart Rs (Art.-Nr. 76574) von Roco ist

bereits ausgeliefert. Der ehemalige DSB-Wagen im Einsatz bei den SBB verfügt über

eine neue Betriebsnummer. Er wird mit Holzbeladung geliefert. **Erhältlich im Fachhandel.**




TT | Tillig

Zwei Taschen- Wagen der SBB

Von Tillig bereits ausgeliefert ist der Taschenwagen Sdkmss HUPAC der SBB, beladen mit zwei Wechselbehältern (Art.-Nr. 18155). Neu ist auch das Jubiläumsmodell «25 Jahre TILLIG», der Taschenwagen der SBB, beladen mit zwei Wechselpritschen «Hangartner» (Art.-Nr. 501875).

Erhältlich im Fachhandel.

HO | HAG

Vorwärts, en avant toute, avanti tutta!

Bei HAG sind zwei Re 4/4 von SBB Cargo zur Auslieferung gelangt. Einmal mit deutsch-französischer («Vorwärts.», «En avant toute!»), einmal mit deutsch-italienischer Beschriftung («Vorwärts.», «Avanti tutta!»). Das Vorbild, die Re 420 280, wurde 2018 mit der neuen Hybridkupplung CargoFlex Typ Scharfenberg ausgerüstet. Sie erhielt die deutsch-französische Anschrift. Die deutsch-italienische zielt da-

gegen die Re 420 288. Folgende Versionen sind zu kaufen:

- Art.-Nr. 16267-21: Re 4/4 Vorwärts./ En avant toute! GL analog/digital
- Art.-Nr. 16267-22: Re 4/4 Vorwärts./ En avant toute! GL digital mit Sound
- Art.-Nr. 16267-31: Re 4/4 Vorwärts./ En avant toute! WS analog/digital
- Art.-Nr. 16267-32: Re 4/4 Vorwärts./ En avant toute! WS digital mit Sound
- Art.-Nr. 16268-21: Re 420 Avanti tutta!/Vorwärts. GL analog/digital
- Art.-Nr. 16268-22: Re 420 Avanti tutta!/Vorwärts. GL digital mit Sound
- Art.-Nr. 16268-31: Re 420 Avanti tutta!/Vorwärts. WS analog/digital
- Art.-Nr. 16268-32: Re 420 Avanti tutta!/Vorwärts WS digital mit Sound

Erhältlich im Fachhandel.



«Train des Grand Ducs» in Spur N

Schmuckstücke waren die Wagen der Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) auf den Gleisen, Schmuckstücke sind sie auch als Spur-N-Set von Hobbytrain. Der österreichische Hersteller hat zwei dreiteilige Epoche-I-Wagensets des Wien-Nizza-Cannes-Express in die Verkaufsläden gebracht.

Set 1 (Art.-Nr. H22105) verfügt über einen Gepäck- und zwei Schlafwagen, Set 2 (Art.-Nr. H22106) über einen Gepäck-, einen Schlaf- und einen Speisewagen. Der Wien-Nizza-Cannes-Express war ein Luxus-

zug der CIWL. Er verkehrte von 1896 bis 1939 zwischen Wien und der französisch-italienischen Riviera, teilweise bereits von Sankt Petersburg aus. Aufgrund seiner Beliebtheit beim russischen und österreichischen Hochadel erhielt er vor 1914 den Beinamen «Train des Grand Ducs». Die CIWL führte den Zug erstmals im Winter 1896/97 ein, um die Nachfrage der europäischen Oberschicht, deren wichtigstes Urlaubsziel in der Winterzeit die Riviera war, auch ausserhalb Frankreichs und Grossbritanniens zu befriedigen. Wie alle damali-

gen Luxuszüge der CIWL bestand der Wien-Nizza-Cannes-Express ausschliesslich aus Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen. Bis 1914 waren dies die üblichen Teakholzwagen der CIWL. Im Modell wird der komplette 6-teilige Zug mit zwei formneuen 4-achsigen Gepäck-, drei Schlaf- und einem Speisewagen realisiert. Die Zielschilder der Schlafwagen sind authentisch unterschiedlich ausgeführt. Die Schlaf- und Speisewagen verfügen über Innenbeleuchtungen und aussen wie innen über zahlreiche Details und Anbauteile. **Erhältlich im Fachhandel.**



Köffertilok als Gleichstrommodell

Wie Märklin hat auch Trix die Elektrolokomotive Serie Fc 2x3/4, aber natürlich als Gleichstromlok (Art.-Nr. 22968), in die Verkaufsläden gebracht. Als Vorbild diente die

Güterzug-Elektrolokomotive Serie Fc 2x3/4 «Köfferti» (spätere Serie Ce 6/8 I) der SBB mit der Lokbetriebsnummer 12201, und zwar als Ausführung im frühen Ausliefer-

ungszustand (Mitte/Ende 1919). Die Köffertilok besticht durch die dunkelbraune Grundfarbgebung mit einem schwarzen Fahrwerk. **Erhältlich im Fachhandel.**

Sommerwagen C4 41 und C4 44

Neu sind bei H-R-F die Sommerwagen C4 41 im Zustand bis 1965 (Art.-Nr. 1814-1) und C4 44 im Zustand 2019, bei der Museumsbahn Blonay-Chamby im Einsatz (Art.-Nr. 1814-2), zu kaufen. Die Modelle sind aus Messing, von Hand zusammengebaut und lackiert, mit Inneneinrichtung und mit

funktionellen Trichterkupplungen ausgerüstet. 1893 lieferte die SIG die ersten Sommerwagen an die Voralpenbahnen im Berner Oberland ab.

Interessenten wenden sich direkt an:
H-R-F Modellbahn-Atelier

Postfach 93
Bürgring 11
3700 Spiez
Tel. 033 655 0888
hrf@bluewin.ch
info@h-r-f.com
www.h-r-f.com



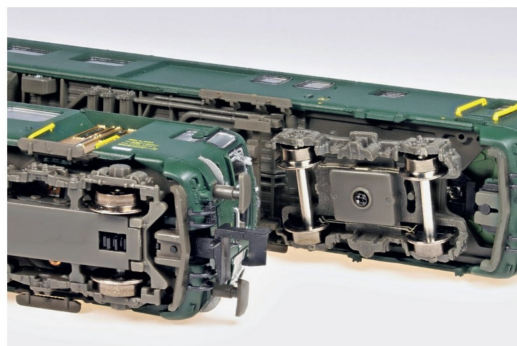
N | PIKO

RBe 4/4 und BDt EW II in Epoche IV

Kurz vor Weihnachten ist die zweite Auflage des SBB-RBe-Triebwagens von PIKO bei den Schweizer Fachhändlern eingetroffen. Das Set besteht dieses Mal aus den grünen Epoche-IV-beschrifteten Triebwagen RBe 4/4 1461 und dem passenden Steuerwagen BDt EW II. Beide Modelle wurden von der N-Gemeinde sehnlichst erwartet (siehe auch Porträt ab Seite 20). Zu kaufen sind:

- Art.-Nr. 94164: RBe 4/4 1461 grün mit Steuerwagen BDt EW II, analog
- Art.-Nr. 94164: RBe 4/4 1461 grün mit Steuerwagen BDt EW II, digital mit Sound

Bei der digitalen Ausführung ist auch der Steuerwagen bereits mit einem Decoder ausgestattet. Die Digitalfunktionen, wie Stirn- und Innenraumbeleuchtung, sind werksseitig mit denen des Triebwagens abgestimmt. **Erhältlich im Fachhandel.**

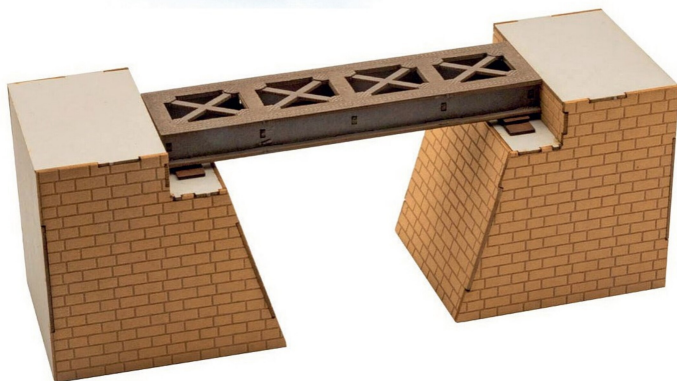
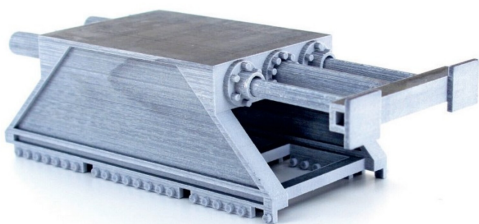


N | Lemke Minis

4 Varianten von VW- Transportern

Speziell für den Schweizer Fachhandel liefert Lemke zwei neue Sets aus der Minis-Collection aus. Set 1 besteht aus je einem VW T3 in Polizei- und in Feuerwehrlackierung. Beide Lackierungen sind allgemein gehalten, sodass die Fahrzeuge in jedem Polizei- oder Feuerwehrkorps eingesetzt werden können (Art.-Nr. LC4335). Das zweite Set enthält je einen VW T3 der Schweizer Armee als normaler Transporter und als Krankentransporter mit Blaulicht (Art.-Nr. LC4337).

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Modellbahn Union

Laser-cut- Bausätze und hydraulischer Prellbock

Modellbahn Union hat diverse H0-Neuheiten ausgeliefert, zum Beispiel eine Abstell- und Behandlungsanlage (Art.-Nr. MU-H0-B00100). Der Laser-cut-Bausatz besteht aus farbigem Architekturkarton und eignet sich für Personenwagen und Züge mit einer Länge von 234 mm. Die Anlage ist durch Nutzung von mehreren Sets einfach zu verlängern. Neu ist auch die kleine Stahlträgerbrücke mit Widerlager (Art.-Nr. MU-H0-L00133), ein lasergeschnittener Bausatz aus Grafikkarton. Derartige Brücken werden bei Neben- und Schmalspurbahnen vor allem bei der Überquerung von kleinen Gräben oder Bächen eingesetzt. Die Gesamtlänge beträgt 151 mm, die Brücke ist 90 mm lang. Schliesslich ist noch der hydraulische Prellbock 2 (Art.-Nr. MU-H0-A00360) zu erwähnen. Hierbei handelt es sich um ein unbemaltes Kunststoffmodell. Die vormontierte Feder ist beweglich.

Interessenten wenden sich direkt an:
Modellbahn Union, Inh. Daniel Mrugalski
Vorster Heidweg 16-18, D-47661 Issum
www.dm-toys.de

Zubehör | Noch

Figurensets in Spur 0 und Christl-Hütte

Im Dezember hat der Zubehörhersteller Noch die letzten Neuheiten des Jahres 2019 ausgeliefert. Dazu gehören Figurensets für die Spur 0:

- Art.-Nr. 17870: Angler
- Art.-Nr. 17871: RadfahrerIn
- Art.-Nr. 17872: Kletterer
- Art.-Nr. 17880: Hochzeit
- Art.-Nr. 17900: Kühe schwarz-weiss
- Art.-Nr. 17901: Schafe und Schäfer

Neu in den Verkaufsregalen ist zudem der Laser-Cut-Bausatz Christl-Hütte mit Micro-Motion-Kellnerin im Massstab 1:87 (Art.-Nr. 66403). Er enthält einen Servo sowie eine anschlussfertige Elektronik, welche die Kellnerin steuert. Diese kommt aus der Christl-Hütte, läuft ihren Weg bis zu den Gleisen und verschwindet nach der kurzen Übergabe des Biers wieder im Inneren der Hütte. Das Modell ist auf 1000

Stück limitiert. Das Vorbild der Christl-Hütte steht direkt an der Strecke der Zugspitzbahn zwischen Grainau und Eibsee. Die Hütte wurde um 1900 als Jagdhütte erbaut. Ab ungefähr 1951 wurde sie bewirtschaftet und wurde ein beliebtes Ausflugsziel für Touristen wie auch Einheimische. Heute steht die Hütte zwar noch, sie ist aber seit den 1970er-Jahren nicht mehr bewirtschaftet.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | ACE

Schweizer Panzerparade

Eine Flotte von gleich acht verschiedenen Versionen des M113-Panzers der Schweizer Armee ist neu im Fachhandel erhältlich. Bei den HO-Produkten von ACE handelt es sich um Fertigmodelle. Die Schweizer Armee hatte ab 1963 rund 1500 solche Fahrzeuge beschafft. Der ursprünglich als Kampfschützenpanzer angedachte M113 wurde vor allem als Transportfahrzeug eingesetzt.

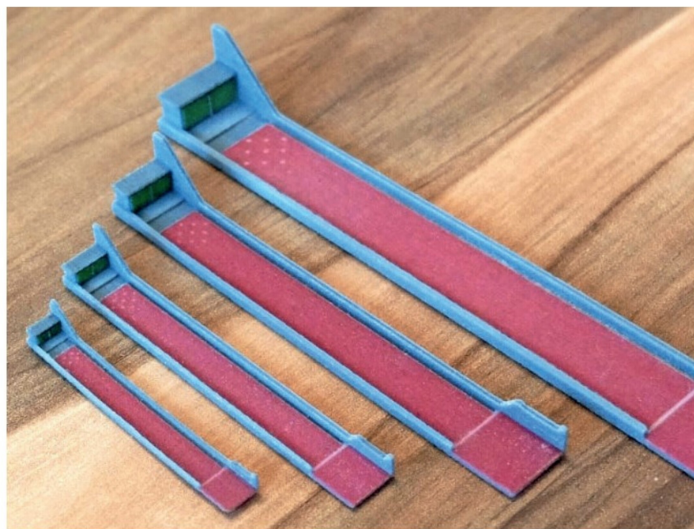
- Art.-Nr. 5030: Schützenpanzer M113 Jg 73, V1
- Art.-Nr. 5032: Kommandopanzer M113 Jg 73
- Art.-Nr. 5033: Kommando-Schützenpanzer M113 Jg 63
- Art.-Nr. 5035: Übermittlungspanzer M113 Jg 63
- Art.-Nr. 5036: Kranpanzer M113 Jg 63
- Art.-Nr. 5038: Kommandopanzer M113 Jg 89
- Art.-Nr. 5040: Geniepanzer M113 Jg 63, mit Räumschild
- Art.-Nr. 5041: Feuerleitpanzer M113

Erhältlich im Fachhandel.



Zubehör | Schrax

Kleine Hommage an die gute alte Zeit



Der Zubehörhersteller Schrax hat Modelle einer typischen Kneipenkegelbahn in den Spuren Z bis HO ausgeliefert. Auf Anlagen der Epochen I bis IV lassen sich die Modelle wunderbar integrieren. In Epoche V wurden solche Bahnen in der realen Welt merklich weniger – die vorhandenen Exemplare waren oft in bemitleidenswertem Zustand. Heute sind derartige Kegelbahnen weitestgehend aus dem Stadtbild verschwunden. Schrax schreibt in einer Pressemitteilung: «Die Modelle sind eine kleine Hommage an die gute alte Zeit, wo Kinder nach der Schule noch nach draussen gingen und Kegelungen auch so genannt werden durften und nicht «Pin Position Manager (m/w/d)».

Interessenten wenden sich direkt an:

Schrax

Am Feilebach 11

D-08606 Triebel – OT Wiedersberg

kontakt@schrax.de

www.schrax.de

N | Arnold

Zweiachsige Kühlwagen der SBB

Der Hornby-Ableger Arnold hat drei Farbvarianten des zweiachsigen SBB-Kühlwagens der Epoche III ausgeliefert, und zwar mit diesen Werbeaufschriften: «Brauerei Baar» (Art.-Nr. HN6450), «Ovomaltine» (Art.-Nr. HN6451) sowie «Sarotti» (Art.-Nr. HN6452).

Ebenfalls neu in den Verkaufsläden ist die Elektrolokomotive der Reihe 186 in Railpool-Lackierung 186 181-4 von SBB Cargo. Das Vorbild ist die Mehrsystem-Elektrolokomotive Baureihe E 186 der Railpool GmbH München, vermietet an die SBB Cargo. Gebaut von Bombardier als Serienlok aus

dem TRAXX-Typenprogramm. Es gibt diese Modellversionen:

- Art.-Nr. HN2459: SBB Cargo E 186 181-4, analog
- Art.-Nr. HN2459D: SBB Cargo, E 186 181-4, digital

Erhältlich im Fachhandel.



N | Jägerndorfer

Rh 4010 Transalpin in Ursprungsausführung

Vom österreichischen Hersteller Jägerndorfer wurde der Triebzug der Baureihe 4010 der Österreichischen Bundesbahnen in Ursprungsausführung ausgeliefert. Die ersten drei Exemplare der Reihe 4010 wurden ab 1965 extra für den internationalen Schnellzug Transalpin von Wien via Innsbruck, Zürich und weiter bis Basel SBB beschafft.

Weitere Fahrzeuge folgten bald danach, auch für innerösterreichische Verbindungen. Bei Einsätzen im Transalpin trugen die Züge jeweils entsprechende Schilder. Jägerndorfer lieferte das Fahrzeug 4010.06 mit dem markanten Transalpin-Schriftzug kürzlich aus. Für das fein detaillierte Modell wurde eine passende Booklet-Verpa-

ckung gefertigt. Entsprechende Änderungen zum bereits früher ausgelieferten, modernisierten 4010.024 wurden umgesetzt. Erhältlich ist der Zug als analoge Version mit NEXT-18-Schnittstelle (Art.-Nr. 74010) sowie als digitale Version mit Soundmodul (Art.-Nr. 74012).

Erhältlich im Fachhandel.



N | Minitrix

Verbesserte SBB Ce 6/8^{III} 14305

Rechtzeitig auf Weihnachten hin wurde das SBB-Krokodil Ce 6/8^{III} 14305 ausgeliefert (Art.-Nr. 16681). Das auf 1400 Exemplare limitierte und werksseitig ausverkaufte Modell hat die bei SBB Historic im Einsatz stehende historische Lok als Vorbild. Die Umsetzung ist akkurat, sogar einzelne Handgriffe an den Vorbauten wurden wie

beim Original farblich abgesetzt. Das schon seit Langem im Minitrix-Programm vorhandene Modell wurde technisch verbessert. Erstmalig ist die Lok als digitales Soundmodell verfügbar. Das mit dem Einbau der Soundtechnik verlorene Gewicht wurde durch neueste Technik wettgemacht. Das Gehäuse ist aus einem neuen, mit Metall

versetzten Kunststoff gespritzt, der deutlich mehr wiegt als normaler Kunststoff, jedoch dessen Vorteile im Vergleich zu reinem Metall behält. Das Lokgewicht ist trotz den Einbauten identisch mit früheren, rein analogen Auflagen des Modells.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Fleischmann

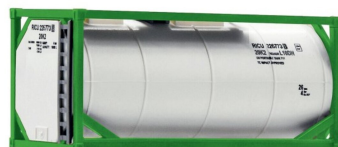
HUPAC-Vectron und ein Containertragwagen

Neu aus dem Hause Fleischmann ist die Elektrolokomotive BR 193 (Art.-Nr. 739390). Der HUPAC-Vectron mit dem Taufnamen «Rhein» ist an die SBB Cargo vermietet. Auch bei den Händlern angekommen sind Containertragwagen, Gattung Sgnss, der Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (Art.-Nr. 825211). Die Firma mit Sitz in Baar war mit 30 000 Güterwagen einer der grössten privatwirtschaftlichen Güterwagenvermieter Europas. Sie gehört seit Anfang 2015 zur VTG AG. Der Containertragwagen ist mit zwei Tankcontainern der Spedition «Van den Bosch» beladen. In die Verkaufsregale hat es auch ein Wagenset mit zwei Silowagen, Gattung Uacns 932, der Schweizer Holcim/Wascosa (Art.-Nr. 848903) geschafft. In den Jahren zwischen 2005 und 2013 baute die Schweizer Firma Josef Meyer aus Rheinfelden mehrere Stück des Silowagens der Bauart Uacns 932. Dabei werden diese Güterwagen überwiegend in Ganzzügen eingesetzt. Der Vorteil der Wagen besteht in der einfachen Beladung bzw. Entladung. Der Uacns 932 unterscheidet sich von Besteller zu Besteller in kleinen Details: So verfügen einige Varianten über Leitern und Laufstege, andere wiederum nicht. Insgesamt fassen die vierachsigen Kesselwagen rund 70 000 Liter und haben dabei eine Lastgrenze von 70 Tonnen. Ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Thematisch passend sind auch zwei weitere Fleischmann-Neuerscheinungen: dreiteilige Sets bestehend aus drei 20"-Tank-



containern (Art.-Nr. 910120) sowie aus 20"-Containern (Art.-Nr. 910220) zum Ein-

satz im kombinierten Verkehr auf der Mollbahn. **Erhältlich im Fachhandel.**



Porträt | Der Triebwagen RBe 4/4 und der Steuerwagen BDt für Spur N von PIKO

SBB-Pendelzüge für die N-Bahner

Im Oktober 2017 luden der Schweizer Importeur Arwico und PIKO zu einer Neuheitenpräsentation nach Koblenz ein. Zusammen mit dem RBe 4/4 1404 wurde das Projekt der schweren Pendelzüge der SBB vorgestellt. Nachdem Ende 2018 die H0-Bahner das Ergebnis in Empfang nehmen durften, sind nun die N-Bahner an der Reihe.







Seitenansicht des neu ausgelieferten grünen RBe 4/4 1461.

Von Peter Hürzeler (Text/Fotos)

Im Oktober 2018 lieferte PIKO die ersten Ergebnisse in Form des RBe 540 mit Bdt-Steuerwagen des Typs EW II in der NPZ-Lackierung in Spur H0 aus. Ende des Jahres folgte dann noch die Variante in Grün mit neuem SBB-Logo. Die Modelle wurden in der LOKI 10|2018 vorgestellt. Rund ein Jahr lang durften sich nun die N-Bahner auf ein zu erwartendes Supermodell freuen. Böse Zungen behaupten, sie mussten ein Jahr lang leiden, bis sie endlich ihr Modell in den Händen halten durften.

Der lange Weg zum heutigen Modell

Eigentlich stellt der RBe 4/4 für die N-Bahner nichts Neues dar. Bereits zweimal durften sie eine entsprechende Modellumsetzung bewundern. Schon in den 1970er-Jahren stellte Lima eine relativ grobe Umsetzung vor. Sie ist heute klar als Spielzeug anzusehen, und man findet das Modell ab und an zu niedrigen Preisen auf entsprechenden Börsen. Ende der 1980er-Jahre war es wiederum die Lima-Gruppe, die eine Neukonstruktion des RBe 4/4 in Aussicht stellte. Mit dem kurz darauf erfolgten Konkurs der Lima-Gruppe und dem Neustart des N-Sektors unter dem Dach von Arnold gelangte das Modell dann bereits unter Arnold in den Handel. Das für die damalige Zeit fein detaillierte Modell überzeugte und wurde in verschiedenen Versionen hergestellt. Nebst Varianten in grüner und in NPZ-Lackierung gab es auch Fahrzeuge der Prototypenserie mit entsprechend geänderten Dach. Aus heutiger Sicht ist das Modell deutlich zu breit geraten, demzufolge stimmt das Gesicht des Triebwagens nicht so richtig. Grösstes Manko bei beiden Fahrzeuggenerationen war aber, dass ein passender Steuerwagen nie erhältlich war. Bei Arnold war der zwar in Form des Bdt EW II angekündigt, er fiel dann aber dem Konkurs von Arnold zum Opfer. Wer vorbildgerechte Pendelzüge mit den RBe 4/4 in



Vergleich der verschiedenen Fahrzeugfronten der bisher ausgelieferten Varianten.

Spur N fahren wollte, dem blieb nur der Weg über sündhaft teure Kleinserienmodelle oder über den Eigenbau. Die Hoffnung ruhte zuletzt auf dem Hersteller Brawa, der die Einheitswagen II in der Spur N umsetzte. Leider fehlen da bis heute der Gepäck- wie auch der Steuerwagen Bdt.

Mit der Ankündigung von PIKO ist ein sehr lang gehegter Wunsch in Erfüllung gegangen: Endlich gibt es eine Modellumsetzung eines SBB-Steuerwagens für die Wagenfamilie der EW I und EW II. Endlich können all die typischen Regionalzüge mit RBe 4/4 bzw. RBe 540 der 1970er- bis in die 2000er-Jahre nachgebildet werden.

Der Triebwagen

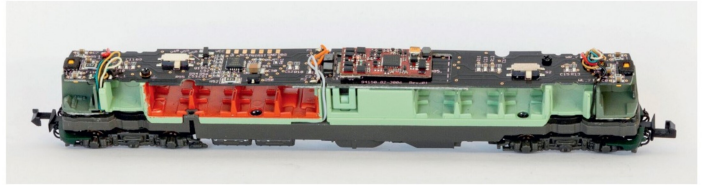
Die beiden Fahrzeuge sind separat in der typischen PIKO-Kunststoffverpackung verpackt und werden gemeinsam in einer Umverpackung aus Karton geliefert. Nach dem Auspacken präsentieren sich dem N-Bahner zwei auf den ersten Blick sehr stimmig wirkende Modelle. Widmen wir uns aber zuerst dem Triebwagen.

Der erste Blick fällt unweigerlich aufs Dach. Hier wurde durch eine Kombination von Kunststoffteilen mit geätzten, durchbrochenen Dachblechen eine Tiefenwirkung erreicht, welche bisher nur von wenigen Modellen bekannt ist. Separat angesetzte und farblich abgesetzte Details wie Funkantennen, Pfeife oder die Hochspannungsleitungen mit passendem Hochspannungsschalter zusammen mit einem eigens für diese Triebwagen hergestellten schmalen Scherenstromabnehmer vervollständigen die Dachausrüstung. Bei letzterem fallen aber die Fixiereinrichtungen zum Festhalten in gesenktem Zustand unschön ins Auge – das hätte besser gelöst werden können. Viel Wert wurde auf eine epochenrechte Darstellung des Dachgartens gelegt: Die beim Umbau zum RBe 540 erfolgten Änderungen im Bereich des Hauptschalters und der Hochspannungseinführung sind entsprechend umgesetzt. Dasselbe gilt auch für Fahrzeugfronten und die Türbereiche. Um auf eine grosse Öffnung zum Ausschwenken der Kupplung beim Befahren

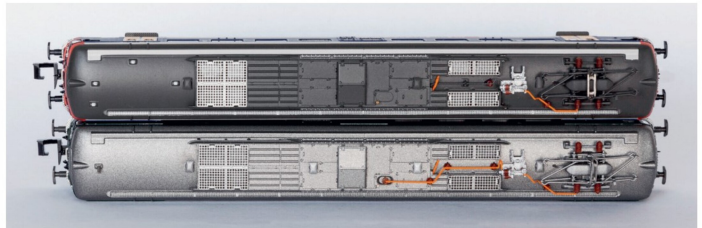
von kleinen Radien verzichten zu können, wurden diese zusammen mit dem untersten Teil der Schürze schwenkbar konstruiert. Beim RBe 540 fällt dies aufgrund der dort liegenden Farbtrennkante fast nicht auf, beim grünen RBe 4/4 ist die Trennung jedoch besser sichtbar. Die dadurch erreichte Optik der Fahrzeugfront entschädigt aber allemal. Der Unterboden ist fein und teilweise durchbrochen graviert. Der komplette Antrieb und die innere Elektrik sind flach konstruiert und so im Dachbereich und im kleinen Maschinenabteil konzentriert, dass ein freier Durchblick durch die Personenabteile vorhanden ist. Die Inneneinrichtung ist vereinfacht dargestellt und entsprechend der gewählten Vorbildperiode farblich lackiert. Dies gilt auch für die Führerstandsnachbildung.

Die Stromaufnahme geschieht mittels Achsschleifer über alle vier Achsen. Im Analogbetrieb verfügt der Triebwagen über ein Dreilicht-Spitzensignal vorne und ein rotes Rücklicht hinten. Mittels eines Schiebeschalters auf der internen Fahrzeugplatine kann die Stirnbeleuchtung auf einfache Weise abgeschaltet werden, sodass bei einem Pendelzugbetrieb der Triebwagen wagenseitig keine Beleuchtung aufweist. Im Digitalbetrieb sind die Beleuchtungsmöglichkeiten ungleich vielfältiger. Eine Innenbeleuchtung ist ebenfalls vorhanden, im Digitalbetrieb kann auch der Führerstand separat beleuchtet werden.

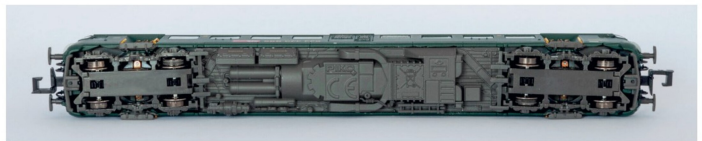
Der Triebwagen lässt sich feinfühlig fahren und hat eine dezenteste Höchstgeschwindigkeit. Angetrieben werden alle Achsen des Fahrzeuges. Die beiden inneren Achsen weisen je ein Rad mit Haftreifen auf. Die Zugkraft ist gut und für vorbildgerechte Züge ausreichend. Dabei hilft auch das stattliche Gewicht von 100 Gramm selbst beim Triebwagen mit Soundmodul mit.



Das aufgeräumte Innere ermöglicht einen freien Blick durch die Personenwagenabteile.



Entsprechend geänderte Dachaufbauten des RBe 540 (oben) im Vergleich zum RBe 4/4 (unten).



Der Blick unter den Triebwagen zeigt einen detailliert gestalteten Fahrzeugboden.



Der Kupplungsabstand des AB-Wagens EW II von Brawa zum RBe 4/4 von PIKO.



Ein Stelldichein der beiden bisher ausgelieferten RBe-Triebwagen von PIKO. Deutlich sichtbar ist die besser kaschierte, schwenkbare Schürze beim RBe 540.



Der RBe 540 mit dem BDT im NPZ-Look ist als verkürzter Regionalzug auf der S/Ns-Anlage unterwegs.



Ein AB EW II von Brawa (links) gekuppelt mit dem BDT von PIKO – deutlich sind die Fortschritte sichtbar.

Das ab Werk auch mit einem Soundmodul verfügbare Modell weist alle nennenswerten Vorbildgeräusche auf. Die Lautstärke ist am oberen Lautstärkenlimit eingestellt und dürfte auch etwas dezenter sein.

Die Farbgebung ist bei beiden ausgelieferten Modellen sauber und in einem seidenmatten Glanzgrad aufgetragen. Die Bedruckung ist ebenfalls sehr detailliert und umfasst auch Dinge wie die Aufschriften auf den Batterieklappen am Untergestell oder die Warnkleber auf den Fensterinnenseiten beim RBe 540 im NPZ-Design.

Der Steuerwagen

Für den Steuerwagen gilt im Wesentlichen das für den Triebwagen Gesagte. Die Proportionen des Fahrzeuges wirken stimmig. Die Details sind fein graviert. Grosser Wert wurde auch hier auf die Umsetzung der beim Vorbild durchgeführten Änderungen gelegt. Nebst den Frontpartien und den Türen gehören dazu auch die offensichtlichen Änderungen am Wagenkasten wie die geänderten Gepäckraumtüren, beidseitig je ein verschlossenes Fenster im Gepäckabteil bei der NPZ-farbenen Variante sowie die geänderten Dachlüfter und Antennen. Aber auch am Wagenboden wurden die Änderungen umgesetzt: So fehlen dem NPZ-farbenen BDT vorbildrichtig ein Batteriekasten und der Achsgenerator am hinteren Dreh-

gestell. Die Griffstangen bei den Türen bei der grünen Variante sind analog dem RBe 4/4 freistehend ausgeführt. Die Stromaufnahme geschieht auch beim BDT über Achsschleifer ab allen Achsen. Die Spitzen-

beleuchtung wechselt vom Dreilicht-Spitzen-signal auf ein rotes Rücklicht. Eine Innenbeleuchtung des Personenwagenabteils ist auch vorhanden. Während die analoge Version des RBe 4/4 über eine NEXT18-Schnittstelle zur nachträglichen Digitalisierung vorhanden ist, verfügt der BDT nur über eine Lötanschlusstele für den Einbau eines Funktionsdecoders.

Fazit

Wie in Spur H0 ist PIKO auch in N ein sehr schönes Modell des RBe 4/4 inklusive BDT-Steuerwagen gelungen. Gerade Letzterer füllt eine schon sehr lange vorhandene Lücke im N-Sortiment. Vergleichen mit den wesentlich älteren RBe 4/4 von Arnold zeigen, was heute im Formenbau auch in Grossserie möglich ist. Vergleichen mit den vor einigen Jahren erschienenen EW II von Brawa sind auch hier nochmals feinere Gravuren und Bedruckungen vorhanden. Die Brawa-Wagen können aber – auch mangels anderer Wagen – problemlos als Zwischenwagen in einem RBe-4/4-Pendelzug eingesetzt werden. Passende Zwischenwagen von PIKO werden in Form der EW I im nächsten Jahr erscheinen. Die Vorfreude darauf ist nach der Auslieferung der RBe 4/4 und Steuerwagen gross. 



30 Jahre Unterschied sprechen für sich: links das Arnold-Modell, rechts der neue RBe 4/4 von PIKO.



Der neue RBe 4/4 1461 (vorne) von PIKO direkt neben dem 30 Jahre älteren Pendant aus dem Hause Arnold (hinten).



Die beiden Bdt EW II im Direktvergleich. Gut sichtbar sind die geänderten Gepäcktüre, die unterschiedliche Fensteranzahl und der angepasste Unterboden.



Ein kurzer Pendelzug mit einem AB EW II von Brawa als Zwischenwagen hält für den Fahrgastwechsel im Bahnhof Burgdorf auf Gleis 3.

Spielend über die Berninalinie



Von Andreas Cadosch (Text/Fotos)

Die ersten Triebwagen der Rhätischen Bahn (RhB), die ABe 4/4^I, wurden schon vor langer Zeit in den Park der historischen Fahrzeuge aufgenommen. Von den 1940er-Triebwagen, den ABe 4/4^{II}, wurden die meisten dem Schrotthändler zugeführt. Oder sie fristen ihr Dasein als Bahndienstfahrzeuge und Hilfswagen. Die dritte Serie der vierachsigen Triebwagen der Berninabahn, die ABe 4/4^{III}, ist aber noch fit wie eh und je. Die Ende der 1980er-Jahre von der SLM und der BBC an die RhB gelieferten Fahrzeuge mit einer Leistung von 1016 kW waren damals in Bezug auf Technik und Komfort das Modernste, was die Industrie bauen konnte.

Die Triebwagen wurden als erste Serienfahrzeuge der RhB mit Umrichtertechnik ausgerüstet, und die vier Drehstrom-Asynchronmotoren leisteten zusammen über 400 kW mehr als ein Triebwagen der Serie II. Die ABe 4/4^{III} gehörten weltweit zu den ersten Gleichstromtriebfahrzeugen mit GTO-Thyristoren. Für die Triebwagen sind 95 Tonnen Anhängelast auf den 70-Pro-Mille-Rampen der Berninalinie ein Kinderspiel. Bei der Inbetriebnahme vermochte in einem Test ein einzelner ABe 4/4^{III} den ganzen Berninaexpress von Poschiavo Richtung Ospizio Bernina zu befördern.

Auch im Bereich Komfort setzten die Fahrzeuge neue Massstäbe. Auf den beque-

men Sitzen hinter den grossen Scheiben finden 16 Personen in der 2. Klasse und 12 in der 1. Klasse Platz. Die 2. Klasse hat eine 2+2-, die 1. Klasse eine 2+1-Bestuhlung mit vergrössertem Beinabstand. Auf eine Klimaanlage wurde verzichtet. Dafür lassen sich die grossen Scheiben öffnen. Damit geben sie den Blick auf die unglaubliche Bergwelt frei und lassen die Passagiere den Duft der Lärchenwälder einatmen – ein Erlebnis, das ihnen im Panoramawagen mit den geschlossenen Fenstern verwehrt bleibt. Der ABe 4/4^{III} beschleunigt einen Zug stufenlos bis maximal 65 km/h. Die Triebwagen der dritten Serie sind mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet. Diese er-

Es war immer nur eine Frage der Zeit, wann Pullman in Spur II_m auf den ABe 4/4^{III} auch den Triebwagen der Serie III folgen lassen wird. LOKI-Autor Andreas Cadosch durfte das Muster des ABe 4/4^{III} vorab in Augenschein nehmen. Er berichtet von einem «spürbaren Schritt nach vorne».



steller aus dem Hause ESU hat bereits vor einiger Zeit Erfahrungen mit der Produktion der ABe 4/4^{III} – der 40er-Serie in Spur II_m – gesammelt. Daher war es eigentlich immer nur eine Frage der Zeit, wann auch der 50er kommen wird.

Das erste Muster wurde anlässlich der Spielwarenmesse in Nürnberg dem Publikum vorgestellt. Pullman zeigte den ABe 4/4^{III} 54 mit dem Namen Hakone in der neuesten Lackierungsvariante in Neurot. Auf den ersten Blick fallen dem Betrachter die perfekt gelungene Fahrzeugfront mit den von aussen eingesetzten Fenstern samt den schwarz ausgelegten Dichtungsgummis sowie die markante, stimmige Dachlinie auf. Die Front eines Fahrzeuges sagt fast alles über ein Modell aus. Ein Fehler bei der Umsetzung kann den Gesamteindruck in grossem Masse beeinflussen. Pullman hat hier ohne Wenn und Aber gut gearbeitet. Dadurch fällt kaum auf, dass das Modell in der Länge etwas verkürzt ist. Die Hersteller von Spur-G-Modellen sehen sich oft gezwungen, bei der Massstäblichkeit einer Modellumsetzung zu tricksen. Das wird sich so lange nicht ändern, als die Befahrbarkeit des Standardradius R1 von 60 cm als Pflichtdisziplin gilt. So müssen die Hersteller die Modelle vor allem in der Länge etwas «disziplinieren».

Das aus einem Kunststoffspritzteil bestehende Gehäuse des ABe 4/4^{III} von Pullman ist mit der geringstmöglichen Materialdicke realisiert worden. Dadurch entsteht ein Eindruck wie bei einem teuren Messingmodell. Die Lackierung ist matt, was dem Modell eine edle Note verleiht. Vom Spürkranz bis zu den Dachaufbauten mit den feinen Widerstandschutzgittern wurde der Detaillierung grosse Beachtung geschenkt. Die angesetzten Spiegel sind sogar beweglich. Die Inneneinrichtung ist mehrfarbig, sie besteht aus einer Kombination von Fototechnik- und Anbauteilen. Sitze, Ablagetische und Gepäcklängsträger sind Kunststoffteile, Abteiltüren, Haltaufrüstungstaster und Notbremsgriffe wiederum

laubt, zwei Wagen aus derselben Serie in Doppeltraktion verkehren zu lassen. Aber auch gemischte Traktionen mit den ABe 4/4^{III} und den Gem 4/4 sind uneingeschränkt möglich. Eine Doppeltraktion aus zwei ABe 4/4^{III} darf die maximale Zughakenlast von 140 Tonnen befördern, theoretisch liegen gar 190 Tonnen drin.

Die ABe 4/4^{III} wurden in zwei Serien à drei Fahrzeuge ausgeliefert. Sie sind mit den Nummern 51 bis 56 sowie den Namen und Wappen von Orten oder Regionen entlang der Berninalinie versehen. Der ABe 4/4^{III} 54 ist aber nach der japanischen Hakone-Tozan-Tetsudō-Bahn benannt, die mit der RhB freundschaftlich verbunden

ist, und trägt den Namen Hakone. Den Triebwagen wurde das rote Farbleid verpasst, zu Beginn mit einer braunen Schürze. Später kamen die grauen Schürzen und die neuen technischen Anschriften ohne REV-Daten.

Das Modell

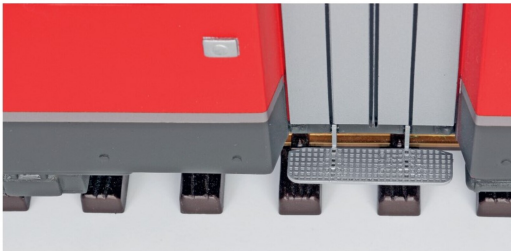
Als Modellumsetzung wurden die ABe-4/4-Triebwagen der Serie III bereits für alle gängigen Spuren als Vorbild gewählt. In der Spur G stammt das erste Modell eines ABe 4/4^{III} von SCHEBA. Pullman hat sich nun ebenfalls der Herausforderung gestellt und das 50er-Modell als Grossserienproduktion für 2020 angekündigt. Der Her-



Auf den ersten Blick fällt die perfekt gelungene Fahrzeugfront auf.



Die Front eines Fahrzeuges sagt fast alles über ein Modell aus.



Die Trittbretter der Einstiegstüren wurden aus geätztem Messing gefertigt.



Abnehmbare Modellkupplung und verschliessbare Frontschienenräumer.



Die Inneneinrichtung ist mehrfarbig, die 1. Klasse hat eine 2+1-Bestuhlung.



Die gut sichtbaren Fenstergriffe (hier bei der 2. Klasse) sind ein Hingucker.

Fototechnikteile. Die gut sichtbaren Fenstergriffe sind ein Hingucker und ein weiterer Beweis für viel Liebe zum Detail.

Kunststoff als Werkstoff ist ein sehr vielseitiges Produkt, kommt aber manchmal an seine Grenzen. Wenn es darum geht, feine Gitter zu realisieren, ist Kunststoff weniger geeignet. Um die feinen, durchbrochenen Trittbretter der Einstiegstüren umzusetzen, hat Pullman hier ein Teil aus geätztem Messing konstruiert. Dadurch konnte das Lochgitter voll ausgebildet werden. Der Führertisch besteht aus Zinkdruckguss. Er zeigt im Wesentlichen die für die Bedienung des Fahrzeuges wichtigen Hebel, Schalter und Griffe.

An den Drehgestellen fallen gleich die markanten Sekundärfederpakete auf. Aber auch kleine und unscheinbare Details wie Geberkabel und Druckleitungen wurden nicht unterschlagen. Am Drehgestell sind die Kupplungsdeichsel mit einem Standard-2m-Kupplungshaken System LGB sowie der innere Schienenräumer angebracht. Der Antrieb erfolgt über zwei in den Getriebekästen liegende Bühlermotoren. Die Modelle sind standardmässig mit einem ESU LS5XL ausgestattet. Analoge Versionen sind nicht vorgesehen. Die in Mischbauweise aus Metall und Kunststoff gefertigten Stromabnehmer werden von je einem langsam laufenden Servomotor angetrie-


ben. Die inhouse produzierten Stromabnehmer sind mit dem markanten roten Schild samt dem gelben Warnblitz versehen und werden in der Serienfertigung für jede Epoche mit den passenden Schleifstücken geliefert. Die Hubfedern sind nur Kulisse und ohne Funktion. Die Stromabnehmer selber sind nicht für eine Versorgung des Fahrzeuges ab Fahrleitung vorgesehen. Neben der 3+1-Dienstbeleuchtung ist auch der rote Zugschluss für die Solofahrt schaltbar. Die Fahrberechtigung und das Warnsignal sind weitere gelungene Features.

Für den Einsatz in Doppeltraktion lässt sich an jeder Frontseite die Dienstbeleuchtung dunkel schalten. Die Führerstandsbe-

leuchtung wird über eine separate Funktion gesteuert. So kann auch einmal während der Fahrt das Licht im Führerstand angeschaltet werden, um dem Lokführer eines Gegenzuges einen Gruss zu schicken. Wer schon einmal in St. Moritz oder Tirano einem ABe 4/4^{III} beim Manövrieren zugehört hat, kennt den markanten Sound des Vorbildes genau. ESU ist es gelungen, den Vorbildsound gut ins Modell zu implementieren. Dazu kommen noch weitere ganz typische Geräusche, wie der Kompressor, das Türenöffnen und -schliessen oder das Quietschen in der Montebellokurve.

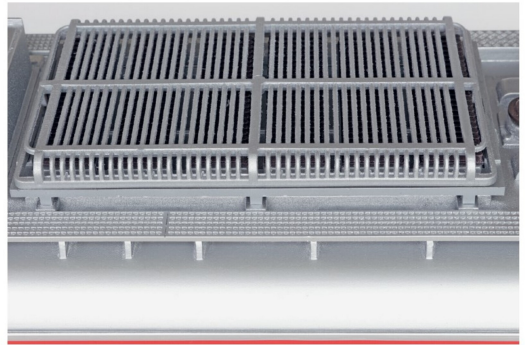
Sechs Modellvarianten

Geplant sind sechs verschiedene Modellvarianten: zwei in der Ursprungsausführung, zwei im NewDesign und zwei Werbevarianten. Als Werbevariante kommen der ABe 4/4^{III} 51 Poschiavo UNESCO-Weltkulturerbe (nicht Kandidatur UNESCO) und der ABe 4/4^{III} 52 Brusio 100 Jahre Berninabahn. Damit lassen sich sowohl «art-reine» Doppeltraktionen wie auch Mischtraktionen zusammenstellen. Die Modelle werden in einer soliden Verpackung geliefert. Mit Schrauben auf einer Transportsicherung befestigt und mit dem schüt-

zenden Umkarton sind sie einigermassen vor der Gewalt einiger Logistikfahrer geschützt. Gegenüber dem Triebwagen der zweiten Serie hat Pullman mit dem Triebwagen der dritten Serie einen spürbaren Schritt nach vorne gemacht. Technisch basiert der ABe 4/4^{III} zwar auf der Konstruktion des 40ers, aber in der Modellumsetzung und der Detaillierung spielt er in einer höheren Liga. Mit der Modellverkürzung kann man leben. Vielleicht ist es nun an der Zeit, sich Gedanken darüber zu machen, ob nicht auch Spur-II-Modelle nur noch massstäblich realisiert werden sollten. 



Ein in Mischbauweise aus Metall und Kunststoff gefertigter Stromabnehmer.



Auch bei den Dachaufbauten: Den Details wurde viel Beachtung geschenkt.

Geplant sind sechs verschiedene Modellvarianten.





Bau | Die Romney, Hythe and Dymchurch Railway (RH&DR) aus dem 3-D-Drucker

Kent's Mainline in miniature in miniature

Jonas Sommers Liebe zur RH&DR ist in den Jahren 2013 und 2014 entstanden, als er für die Bahn ein Jahr lang im Unterhalt und im Stellwerk arbeitete. Seit März 2018 arbeitet er am Nachbau des Rollmaterials der Bahn. Dabei setzt er sehr gekonnt das 3-D-Druck-Verfahren ein. Hier will er zeigen, was im Modelleisenbahnbau mit 3-D-Druckern alles möglich ist.

Von Jonas Sommer (Text/Fotos)

Der Titel wird jemanden, der die Romney, Hythe and Dymchurch Railway (RH&DR) nicht kennt, sicher rätseln lassen. Doch die Erklärung ist ganz einfach. Die RH&DR, über die ich bereits in der LOKI 1 | 2014 berichtet habe, ist eine kleine Eisenbahn in der Grafschaft Kent im Süden Englands, deren Spurweite nur 15 Zoll beträgt. Die Bahn verfügt über eine 21 Kilometer lange Strecke und fährt von Ostern bis November täglich nach einem festen Fahrplan. Insgesamt werden sechs Bahn-



Lok Nr. 9 Winston Churchill mit historischen Wagen. Die Optik ist an kanadischen Lokomotiven orientiert.



höfe bedient, und das täglich mit bis zu sechs Dampflokomotiven. Da etwas mehr als die Hälfte der Strecke zweigleisig ausgeführt ist, hat die 15-Zoll-Bahn durchaus den Charakter der grossen «Mainline»-Strecken in England. Aus diesen Gründen bezeichnet sich die RH&DR selbst schon seit der Eröffnung im Jahr 1927 als «Kent's Mainline in miniature».

Seit März 2018 arbeite ich am Nachbau des Rollmaterials der Bahn. Meine kleine Bahn ist damit ein «miniature» der 15-Zoll-Bahn in Kent, also «Kent's Mainline in miniature in miniature».

Überblick über das bisher gebaute Rollmaterial

Meine Liebe zur RH&DR ist in den Jahren 2013 und 2014 entstanden, als ich für die Bahn ein Jahr lang im Unterhalt und im Stellwerk gearbeitet habe. Seit 2014 arbeite ich freiwillig ein paar Tage im Jahr im Stellwerk in New Romney.

Nachdem ich mein letztes Modellbahnprojekt abgeschlossen hatte, suchte ich nach einem neuen Thema und vor allem nach neuen Herausforderungen. Berufsmässig habe ich regelmässig mit 3-D-Druck zu tun, und so geschah es zwangsläufig, dass ich mir selbst einen 3-D-Drucker für den Modellbau anschaffte. Dieser eröffnete

mir ganz neue Welten, und so entschloss ich mich, zu versuchen, einen Wagen der RH&DR zu drucken. Die CAD-Daten für den Drucker kann ich dank meinem Maschi-

nenbaustudium leicht selbst erstellen. Und so entstanden die ersten Teile auf dem Drucker für einen Wagen der RH&DR. Die Teile liessen sich sehr gut weiterverarbeiten und



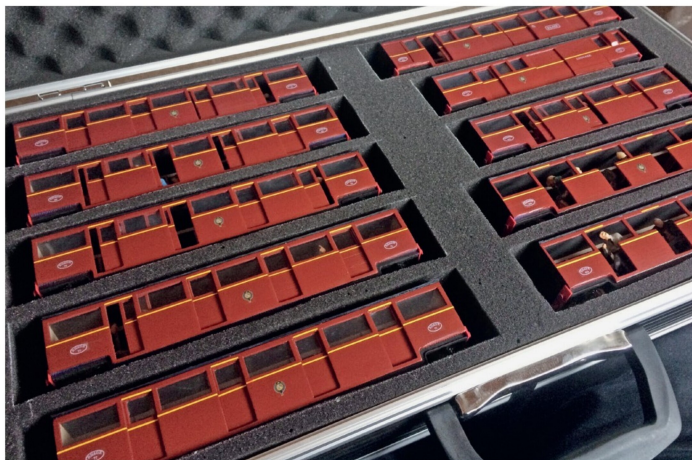
Das bisher gebaute Rollmaterial. Der RH&DR-Wagenpark bietet noch genügend Material für Nachbauten.



Der Weg vom Drucker zum fertigen Modell, hier am Beispiel des historischen «saloon».



Der Erbauer mit einem der ersten Modelle.



Die zehn Wagen des roten Wagenzuges. Von jeder Farbe werden gleich viele Wagen gebaut.

zu einem Modellwagen zusammenbauen. Nach dem gut geglückten Versuch entstand die Idee, weiteres Rollmaterial nachzubauen und auch einen Teil der Strecke als Modellbahn zu realisieren. Da 3-D-Drucker mittlerweile sehr erschwinglich sind und jedem die Möglichkeit offensteht, diese neue Technologie zu nutzen, will ich hier zeigen, was mit diesen Druckern alles möglich ist.

Die Spurweite

Bisher hatte ich nur mit der Spur H0e zu tun, also der 9-mm-Spurweite. Für die RH&DR im Modell durfte es aber gerne etwas Neues sein. Klar war, dass ein neuer Nennmassstab entwickelt werden musste,

da es bisher keinen Nennmassstab gibt, der einen Massstab für 15-Zoll-Fahrzeuge definiert. Die Nutzung der Spurweite Z würde einen Massstab der Fahrzeuge von 1:64 ergeben. Die Wagen wären dann schon recht klein, und für den Bau von Lokomotiven stünde keine grosse Auswahl an Fahrzeugen zur Verfügung, vor allem nicht auf dem englischen Modellbahnmarkt. Die 9-mm-Spur würde einen Modellmassstab von 1:42 ergeben. Der Massstab liegt sehr nahe am Massstab 1:45, welcher der Nennspurweite der Spur 0 entspricht. Würden die Fahrzeuge auf der Spur H0 ihre neue Heimat finden, so wäre der Massstab 1:23. Dieser Massstab würde bei zehn Wagen eine Zuglänge von etwa dreieinhalb Metern

ergeben und ist daher ungeeignet für eine private Indoormodellbahn.

Die Wahl fällt deshalb wieder auf die 9-mm-Spur. Alle Fahrzeuge werden im Massstab 1:42 konstruiert und gebaut. Es kann damit sowohl für die Fahrzeuge als auch für die Anlage Zubehör der Spur 0 genutzt werden.

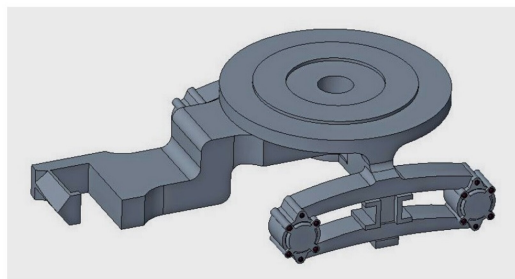
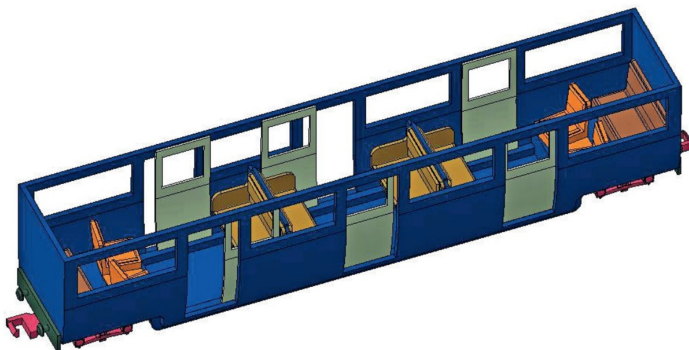
Fahrzeuge

Die RH&DR verfügt über einen grossen Wagenpark von aktuell 63 Personenwagen für den täglichen Betrieb und einigen historischen Fahrzeugen, welche an Sonderanlässen zum Einsatz kommen. Die Personenwagen tragen die Farben Grün, Blau, Rot und Braun. Es sollen jeweils zehn Wagen von

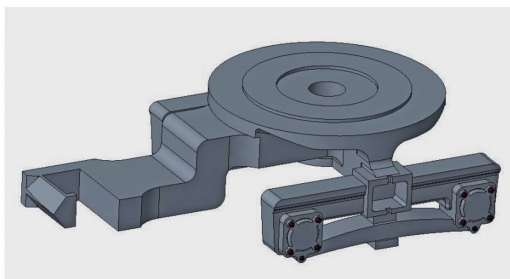


Die Diesellokomotive Nr. 14 Captain Howey in Blau-Silber (Baujahr: 1989) mit dem roten Wagenzug kurz vor dem Bahnhof in Dungeness.

CAD-Modell eines «16-seater». In unterschiedlichen Farben sind die einzelnen Bauteile zu sehen.



Hier ist das CAD-Modell eines Drehgestells des Typs Gibbins zu sehen.



Zum Vergleich das CAD-Modell eines Drehgestells des Typs Hudson.

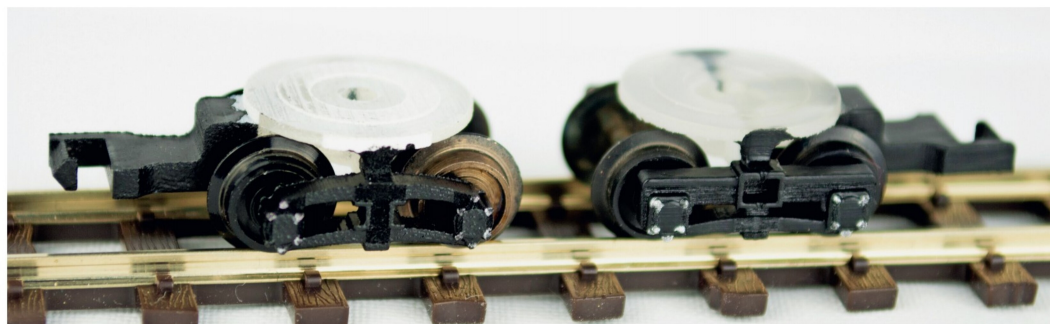
jeder Farbe gebaut werden, um auf der Modellbahnanlage Züge fahren lassen zu können, wie es bei der RH&DR in der Nebensaison der Fall ist. Zu den Standardpersonenwagen kommen die drei erhaltenen «heritage coaches». Die Heritage Group der RH&DR, welche sich mit der Ausstattung des Museums in New Romney und mit dem Sammeln von Bildern beschäftigt, zeigte Interesse an meinem Vorhaben. Für das Museum wurden zusätzlich noch ein paar historische, aber nicht mehr vorhandene Fahrzeuge in die Liste der zu bauenden Fahrzeuge aufgenommen. Von den nicht mehr vorhandenen Fahrzeugen baue ich jeweils ein zusätzliches, welches dann im Museum der RH&DR ausgestellt wird. Der

Nachbau der Loks der Bahn wird in einem weiteren Artikel behandelt.

CAD-Daten

Um Bauteile drucken zu können, muss ein dreidimensionales Modell erstellt werden. Die Konstruktion wird in einem CAD-System durchgeführt. Ich nutzte das Programm Creo Parametric, aber es gibt eine grosse Zahl an kostenlosen Programmen, welche für unsere Anwendungen vollends ausreichend sind. Die Masse einiger Wagen habe ich bei meinen Besuchen bei der RH&DR selbst aufgenommen, alle anderen werden anhand von Bildern konstruiert. Da der Wagenquerschnitt bei allen aktuellen Personenwagen gleich ist, konnte ich nach der

Erstellung eines Rohmodells alle anderen Wagentypen mit unterschiedlichen Längen und Fensterarrangements davon recht einfach ableiten. Bei der Konstruktion der Wagen muss natürlich darauf geachtet werden, dass die Einzelteile gut druckbar sind, denn nicht alle Geometrien werden vom Drucker in gleich guter Qualität gedruckt. Bei der Konstruktion der Wagen wird ausserdem darauf geachtet, dass diese einen Radius von 228 Millimetern durchfahren können, ohne dass die Wagenecken aneinanderstossen oder die Puffer verhaken. Der kleine Radius wird benötigt, um auf einer Anlage ausserhalb des sichtbaren Bereichs den Zug wenden und hinter die Kulissen fahren zu können.



Die fertigen Drehgestelle für die Wagen: links das vom Typ Gibbins, rechts das vom Typ Hudson. Die Drehgestelle müssen sehr genau gedruckt werden.

Um das Lackieren und den Zusammenbau der Wagen zu vereinfachen, drucke ich die Wagen immer in der gleichen Aufteilung. Die Einzelteile sind der Wagenkasten, die Türen, die Pufferbohlen, vier verschiedenen Sitze für die Inneneinrichtung, das Dach und die Drehgestelle.

Viele Teile wie die Sitze, Pufferbohlen und Drehgestelle können bei verschiedenen Wagen eingebaut werden und verringern damit den Fertigungsaufwand. Von den Drehgestellen erstellte ich die zwei bei der RH&DR verwendeten Bauarten.

Als Kupplungssystem habe ich mich an den Kupplungen der Spur N orientiert. Die Drehgestelle müssen sehr genau gedruckt werden, da sonst die verwendeten Spur-N-Achsen klemmen und der Wagen damit schwergängig wird. Die Drehgestelle drucke ich aus diesem Grund nicht selbst, sondern lasse sie mit einem professionellen SLS-Drucker drucken, welcher deutlich höhere Genauigkeiten erzielt als mein Drucker.

Nach dem Erstellen der dreidimensionalen Daten wird aus diesen in einem sogenannten Slicer der G-Code für den Drucker

erstellt. Der G-Code ist eine Maschinsprache, die vom Drucker gelesen und ausgeführt werden kann.

3-D-Druck

Alle Wagenteile werden auf meinem 3-D-Drucker, einem ANET A8, gedruckt. Der Drucker verarbeitet dabei einen Kunststoffdraht, der bei rund 200 °C aufgeschmolzen und Schicht für Schicht aufgetragen wird. Die verwendete Materialfarbe spielt keine Rolle, da alle Teile vor dem Zusammenbau lackiert werden. Die durchschnittliche Druckzeit eines Wagenkastens beträgt acht Stunden. Bis die restlichen Teile eines Wagens gedruckt sind, vergehen in der Regel weitere acht Stunden.

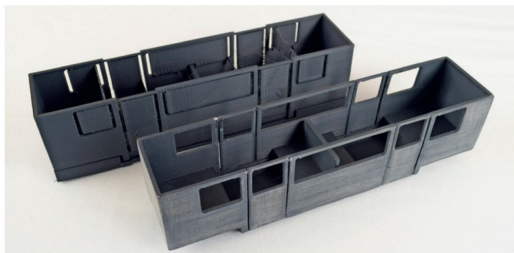
Da keine frei schwebenden Teile, zum Beispiel die Stege über den Fenstern und Türen, gedruckt werden können, müssen sie mithilfe einer Stützstruktur realisiert werden. Diese Stützstruktur dient nur dazu, diese Bereiche beim Druck zu stützen. Nach dem Druck muss das Material per Hand entfernt werden. Die Auflösung meines Druckers beträgt 0,1 Millimeter. Die Schicht-

ten sind daher mit bloßem Auge gut sichtbar. Damit die Schichten am fertigen Wagen nicht mehr sichtbar sind, werden die Wagenkasten vor dem Lackieren geschliffen. Die Nachbearbeitung der Wagen beansprucht je nach Tagesform des Druckers zwischen 20 und 40 Minuten.

Lackierung

Alle Teile werden vor der Montage lackiert. Die Farbauswahl war nicht einfach, da in England das RAL-System noch nicht sehr verbreitet ist. Die Farben tragen dann Namen wie «Great Western Green» und sind nicht genormt. Dank der Unterstützung der Heritage Group der RH&DR und eines RAL-Farbenfächers konnten die entsprechenden RAL-Farben definiert werden.

Die aufwendigsten Teile beim Lackieren sind natürlich die Wagenkästen, da diese in bis zu fünf Farben lackiert werden. Zuerst werden die Innenwände der Wagen in Creme lackiert. Anschließend werden alle Fenster und Türen von innen mit Klebeband verschlossen und die Aussenseite der Wagen in einer oder mehreren Farben la-



Die Komponenten werden in Schichtbauweise vom Drucker aufgebaut. Die Schichtdicke beträgt 0,1 mm und ist damit mit dem bloßen Auge sichtbar.



Der fertig bearbeitete Wagenkasten des grünen Rollstuhlwagens mit dem Namen IRIS steht für weitere Bauschritte bereit.



Das heute noch erhaltene Heritage-Set der RH&DR im Modell verfeinert mit selbst erstellten Decals. Die Heritage Group der RH&DR zeigte reges Interesse.

kiert. Diese Lackierarbeiten werden mit einer Airbrush durchgeführt. Die Unterseite und die Fussböden der Wagen werden anschliessend mit einem Pinsel lackiert, da hier das Abkleben zu aufwendig wäre und es nicht stört, wenn diese Flächen nicht ganz so gleichmässig lackiert werden. Die Wagendächer werden nicht lackiert, sondern erhalten eine Schicht aus dünner Pappe. Die aktuellen Wagen der Bahn werden dem Original entsprechend mit einem schwarzen und die historischen Wagen mit einem hellgrauen Dach versehen. Nachdem alle Teile lackiert sind, werden die Beschriftungen in Form von selbst erstellten Decals angebracht. Alle Wagen erhalten ihre originale Wagennummer und ihre originale Beschriftung.

Die gelben Zierlinien auf den aktuellen Wagen werden aufgebracht. Danach werden die Wagen mit seidenmattem Klarlack lackiert. Dieser schützt die Decals und gibt den Wagen eine leicht glänzende und edel wirkende Oberfläche.

Montage

Nachdem pro Wagen zwischen 10 und 30 Teile vorbereitet worden sind, können diese montiert werden. Die Fenster, bestehend aus dünner PMMA-Folie, werden von innen an die Fensteröffnungen geklebt. Die Sitze werden im Wagenkasten platziert und mit Spur-0-Figuren besetzt. Die originalen Wagen der RH&DR verfügen grösstenteils über Schiebetüren, welche bei der Fahrt nicht geschlossen werden müssen. Aus diesem Grund klebe ich die Türen bei jedem Wagen in einer anderen Position ein, so dass kein Wagen dem anderen gleicht und ein Zug dem Original sehr nahekommt.

Die Wagentypen

Bisher habe ich die sechs gängigsten Wagentypen der Bahn im Modell nachgebildet. Dazu gehören die klassischen geschlossenen «20-seater saloons». Diese verfügen, wie der Name schon sagt, über 20 Sitzplätze und über vier Türen. Das Modell des Wagens misst eine Länge von knapp 175 Millimetern. Des Weiteren sind Modelle der offenen Sommerwagen, der «16-seater saloons», der Gepäckwagen und der zwei unterschiedlichen Bauarten von Rollstuhlswagen der Bahn entstanden.

Neben diesen im täglichen Einsatz vorzufindenden Wagen erstellte ich Modelle der drei historischen Wagen der RH&DR.



Nach dem Lackieren werden die gelben Zierlinien aufgeklebt. Klarlack schützt die Decals.



Die fertig bearbeiteten Einzelteile eines «20-seater saloon» sind bereit für die Montage.



Alle Einzelteile des grünen Wagenzuges sind bereit für den finalen Zusammenbau.



Der «16-seater saloon» der RH&DR in «Crimson Red».



Der «20-seater saloon» der RH&DR in «Crimson Red».



Der RH&DR-Gepäckwagen für den Transport auch von Fahrrädern.



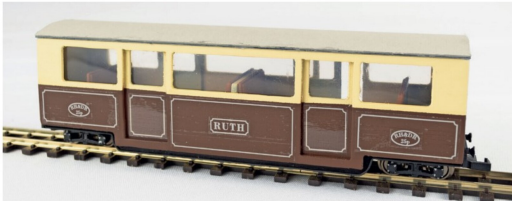
Der «open coach» der RH&DR in «Crimson Red».



In jedem Zug ist mindestens ein Rollstuhlswagen unterwegs.



Der historische Wagen der RH&DR 110 – der Clayton Pullman.



Ruth, ein Nachbau der «saloons» aus den Anfängen der Bahn.



Der Royal Saloon, in dem die Queen 1954 höchstpersönlich in der Bahn reiste.



Der Clayton Pullman im Rangierbereich in New Romney.



Der Royal Saloon ist mit Echtledersitzen und Vorhängen ausgestattet.

Dazu gehört der Clayton-Pullman-Wagen. Er verfügt über einzelne Wagenabteile für jeweils vier Personen, welche über Türen von aussen zugänglich sind. «Ruth», der zweite im Bunde, ist ein Nachbau der Salonwagen aus dem Jahr 1934. Er verfügt über acht Sitzplätze und ist, wie alle historischen Fahrzeuge, in Creme und Braun lackiert.


Der dritte und begehrteste im Bunde ist der Wagen mit der Nummer 1: der Royal Saloon. Queen Elisabeth II. selbst nutzte den Wagen bei ihrem Besuch der Bahn im Jahr 1954.

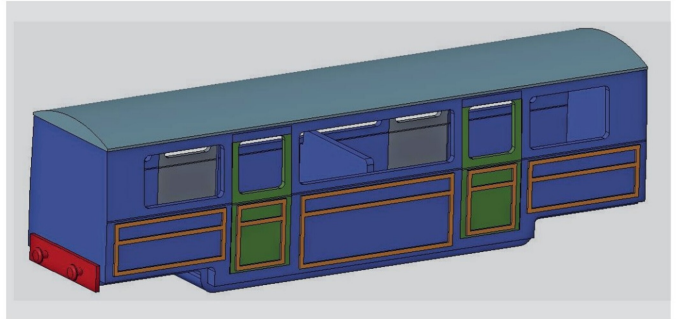
Die Zierleisten auf den Aussenseiten der Wagen habe ich einzeln gedruckt und nach dem Abschleifen der Wagenausssenwand aufgeklebt.

Der Clayton Pullman ist dadurch mit 48 Teilen der Wagen mit den meisten Einzelteilen.

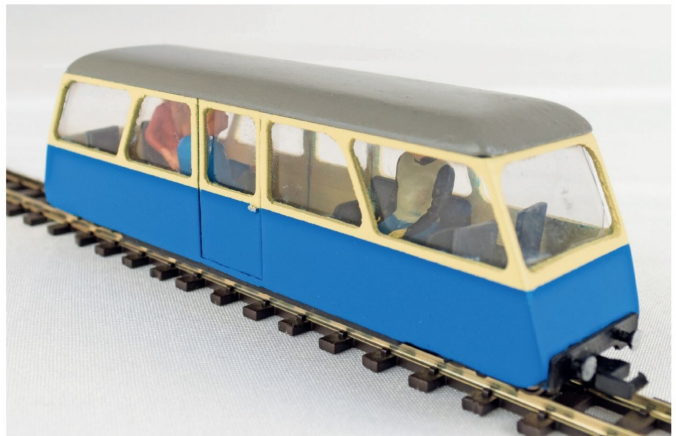
Des Weiteren wurden in Zusammenarbeit mit der Heritage Group Modelle von Pluto gebaut, einem Aussichtswagen aus den 1960er-Jahren. Der Wagen hebt sich durch seine abgeschrägten und verglasten Wagenenden vom Rest des Wagenpools ab.

Ausserdem entstehen aktuell Wagen der sogenannten Queen-Anne-Wagenflotte und geschlossene «saloons» aus den Anfängen der Bahn.

Der Wagenpark der RH&DR, welcher sich über die letzten 92 Jahre mehrmals verändert hat, bietet noch genügend Material für formschöne Modellnachbauten, so dass erst mal kein Ende der Wagenfertigung in Sicht ist. 



CAD-Modell des Royal Saloon mit den einzeln aufgesetzten Zierleisten auf den Aussenwänden.



Aus der Masse herausstechend – Pluto der Panoramawagen aus den 1960er-Jahren.



Aktuell entstehen Wagen der Queen-Anne-Flotte (im Bild der Queen Anne Coach von 1963) und geschlossene «saloons» aus den Anfängen der Bahn.



Vorbild & Modell | Die Fc 2x3/4 12201 im Vorbild und ihre Modellnachbildung von Märklin

Die Köfferlilok – die SBB-Grossmutter

Die Köfferlilok ist eine Urmutter des elektrischen Bahnbetriebs der SBB. Als Einzelgängerin hat sie sogar bis heute als historische Lokomotive überlebt. 2019 kündigte Märklin die Prototyplok Fc 2x3/4 12201 überraschenderweise in Spur H0 an. Der LOKI-Autor René Stamm beleuchtet spannende Facetten des Vorbilds und zeigt uns die Modellumsetzung.

Von René Stamm (Text/Fotos)

Zu Beginn des letzten Jahrhunderts war auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Elektrifikation ein wichtiges Thema. Vor allem mit der Betriebsaufnahme der Lötschbergbahn im Jahre 1913 zeigte sich die Leistungsfähigkeit der neuen Traktionsart auch unter schweren Bedingungen. Der immer grösser werdende Mangel an Kohle für die Dampftraktion, hervorgerufen durch den Ersten Weltkrieg, beschleunigte den Entscheid der SBB, sich auch der Elektrifikation zuzuwenden. Nach der Ausarbeitung der entsprechenden Pflichtenhefte bestellte man im Juni 1917 vier unterschiedliche Lokomotivprototypen, um mit bereits vorhandenen

Occasionen zwischen Bern und Thun einen Probebetrieb einzurichten. Die Fahrten begannen im Juli 1919, vorerst ohne unsere Fc 2x3/4 12201 (später Ce 6/8¹ 14201), die

als letzter Prototyp zwar am 7. Juli ausgeliefert wurde, aber erst im Dezember im Planeinsatz zu finden war, notabene eine Woche später als das erste Krokodil.



Die bekannte Aufnahme der BBC von 1919. Im Hintergrund die Gebäude der Psychiatrie Münsingen.

Geburtsschwierigkeiten

Beim Bau der speziell für den Güterverkehr vorgesehenen Maschine der Brown, Boveri & Cie. (BBC) ergaben sich bald Probleme. So zeigte sich, dass die als Ce 6/6 geplante Lokomotive mit dieser Achsfolge die Gewichtslimiten nicht einhalten konnte. Mit dem Einbau zusätzlicher Laufachsen nach System Adam konnte dieser Mangel behoben werden. Die Vorgaben waren erreicht; nicht erfreulich war in der Folge die Tatsache, dass ausser den beiden innen liegenden Antriebsachsen alle anderen Achsen unterschiedliche Lasten zu tragen hatten. Ein gelungenes Werk sah anders aus.

Während des Baus der Prototypen zeigte sich, dass die Wirtschaftslage eine raschere Einführung der Elektrifikation der Gotthardstrecke erforderte. Gezwungenermassen bestellte man in der Folge bei der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) ab Plan die ersten heute als Krokodile bekannten Lokomotiven Ce 6/8^{II} 14251–14283. Die Ce 6/8^I wurde so nie zu einem eigentlichen Prototyp, sondern blieb immer eine Einzelgängerin, ohne wirklich tragende Leistungen erbringen zu müssen. Anfänglich war sie am Gotthard trotz allem in Krokodilleinstellungen eingeteilt, wurde aber nach einigen Jahren als Reserve, für den Vorspann und im Schiebedienst bei schweren Zügen gebraucht.

Abwechslungsreiches Leben

Wie die Chronisten zu berichten wissen, war die Maschine als Einzelstück und wegen Reparaturanfälligkeit nicht besonders beliebt, sie wurde daher immer wieder ersetzt. Von der Alpennordseite kam sie von 1925 bis 1930 ins Depot Biasca und 1931 wieder zurück nach Erstfeld. 1938 kam der grosse Umzug nach Basel, denn auch hier waren starke Kräfte Richtung Mittelland gefordert. Entgegen der heute üblichen betriebswirtschaftlichen Überlegung, Einzelstücke aus Spargründen verschwinden zu lassen, geschah das Gegenteil. Um zu sparen, blieb die Einzelgängerin im Betrieb, nützlich für jeden Fall. 1961 schliesslich begann der endgültige Niedergang. Nach einem Motorschaden wurde sie vorerst nochmals aufgepöppelt: Während der grossen Landesausstellung EXPO 64 sollte sie als Reserve noch Dienst leisten. Nach Abschluss der grossen Festlichkeiten ging es den ehemaligen Prototyplokomotiven buchstäblich an den Kragen. Es stellte sich die Frage der Erhaltung als historische Fahrzeuge. In der Direktionsetage war in dieser



Vom Alter gezeichnet: auf einem Dienstgleis im Areal des SBB-Depots Aebimatte in Bern.



Späte Errungenschaften: Stirnwandtüre verschweisst mit kleinem Fenster und ohne Übergangsbleche.

Sache keine grosse Freude zu verspüren. Die Be 4/6 12301 verbrannte allerdings von selbst, und die Be 4/6 12302 sowie die Be 3/5 12201 waren in einem derart schlechten Zustand, dass sich eine Aufbewahrung nicht lohnte. So blieb die Ce 6/8¹ 14201 als Einzige übrig. Damit niemand auf dumme Gedanken kommen konnte, wurde das alte Fahrzeug dem Depot Bern für Bremsversuchsfahrten zugeteilt und war so immer im Blickfeld seines eigentlichen Beschützers, Hans Schneebergers, der die historische Wichtigkeit der Lokomotive erkannte. 1968 erhielt sie eine R1 für das Laufwerk, später auch wieder den alten braunen Anstrich und stand so noch etliche Jahre bei Bremsversuchsfahrten im Einsatz, bis sie wegen schlechten Zustands der Verkabelung 1982 endgültig ins Verkehrshaus umgezogen ist. So war die Erhaltung der «Grossmutter» gesichert.



Immer dabei: der legendäre Berner Bremsversuchswagen X 60 85 99-33 200-4 der SBB.



Wieder einmal in Luzern neben dem Lokomotivdepot: die Ce 6/8¹ 14201 zwischen der Ae 3/6¹ 10434 und dem jungen Kollegen, dem Triebwagen RBe 4/4 1459.



Oldies von der MFO, der BBC und Sécheron unter sich: die «Grossmutter» zusammen mit der Ae 3/6" 10434 und der Be 4/7 12506 in Luzern.

Hilfeleistung

In den letzten Jahren der Betriebsfähigkeit der Ce 6/8' erwachte in der Schweiz die Szene für Dampflokkettungen. Die SBB waren davon allerdings nicht besonders begeistert, wurde doch mit Plakaten grosse Werbung für die dampffreie Bahn gemacht. Trotzdem, man liess die Dampffreunde gewähren. Zu den Pionieren gehörte unter anderem der Verein Dampfbahn Bern (DBB), welcher auf der Strecke der Sentalbahn (STB) von Flamatt über Laupen nach Gümmenen an Wochenenden fahrplanmässig einen Dampfzug einsetzte und sein damaliges Domizil in Laupen hatte. Der Erfolg war unerwartet gross, und es zeigte sich, dass weitere Dampflokomotiven für die Sicherung der Sonderfahrten wünschenswert waren. Passende Maschinen wurden schnell gefunden, aber die Verschiebung ins Sental war nicht so einfach zu regeln. Die Überführungen waren aus technischer Sicht nicht ganz unkompliziert, und es fehlten auch die finanziellen Möglichkeiten. Deshalb waren Kompromisse gefordert.

In der Zeit, als die «Grossmutter» bei der GD SBB unter den schützenden Armen des ZfW (Zugförderung und Werkstätten) fleissig ihren Dienst bei den Bremsversuchen leistete, kam Hans Schneeberger, selbst auch Freund von Dampflokomotiven, nach verschiedenen Gesprächen zum Entscheid, dem jungen DBB zu helfen.



In der Sommerhitze um 1980 in Erwartung eines neuen Einsatzes auf dem Areal der Aebimatte.



Dieses Mal aus anderer Perspektive und mit einem seltenen Gast: Einer der «Chiquita» ist zu Besuch.



Der Überfuhrzug beim Kreuzungshalt in Langnau, wo der Kontrollgang zur geschleppten E 3/3 5 erfolgte.

Ein spannender Tag

Um die Fahrten im Sensetal abzusichern, versuchte die DBB, eine Reservelokomotive zu beschaffen. Tatsächlich meldete sich die Sursee-Triengen-Bahn (ST), man könnte eine Lok leihweise abgeben, als Gegenleistung für kleinere Reparaturarbeiten. Sofort war man in Bern einverstanden, und die Überfuhr wurde organisiert. Mit dabei war jetzt auch die Ce 6/8' 14201. Sie war für die Traktion vorgesehen.

Der Novembersonntag war trüb und feucht. Um 4.00 Uhr musste der Lokführer, Hans Schneeberger, abgeholt werden, und der Tag schien mit der Finsternis kälter, als er eigentlich war. Im Depot Bern war am Vortag der Zug, bestehend aus der Ce 6/8' 14201 und dem Bremsversuchswagen X 60 85 99-33 200-4, bereits zur Abfahrt bereitgestellt worden. Noch vor dem ersten Fahrplanzug war die Expedition «Lok Nr. 5 Sursee» unterwegs. Wegen der Geschwindigkeit von lediglich 60 km/h wurde der kurze Zug mehrmals überholt oder musste Gegenzüge abwarten. Trotzdem, gegen 10 Uhr war Luzern erreicht. Ohne Verzögerung konnte im Depotareal umgespannt und die Fahrt nach

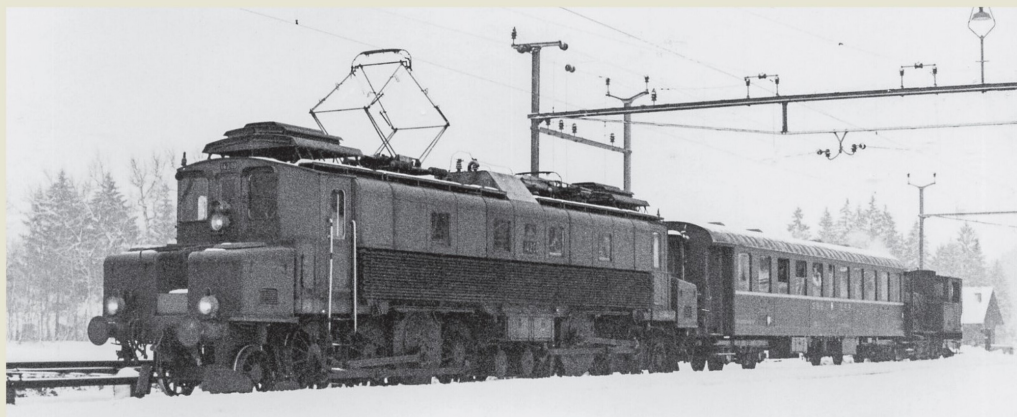


Bei der Ankunft in der Region: In Bümpliz Nord wartet der Überfuhrzug auf die Weiterfahrt in Richtung Gümmenen zum Anschluss an die Sensetalbahn.

Der Hut

Der Zug mit der Ce 6/8¹ war durch die morgendliche Dämmerung unterwegs nach Luzern. Wir hatten gerade vom Emmental ins Entlebuch gewechselt. Unser Lokführer Hans Schneeberger, der als Kopfbedeckung einen normalen Herrenhut trug, teilte uns mit, dass er in der Station Hasle, wo wir eine Durchfahrt hätten, seinen ehemaligen Schulkollegen Fritz, jetzt Bahnhofsvorstand (mit roter Mütze), grüssen wolle. Wie angekündigt standen die Signale auf Grün. Hans drängte zum Fenster und öffnete dieses, um eben zu grüssen. Einige Sekunden ging das gut, der Hut sass fest. Weil er Fritz jedoch nicht entdeckte, drehte Hans den Kopf rückwärts, gegen die

Fahrtrichtung... Der Hut flog in die verschneite Landschaft. Doppeltes Pech: Fritz war nicht da, und der Hut jetzt auch nicht mehr! Murrend schloss Hans Schneeberger das Fenster und brummte beleidigt: «Und das passiert einem erfahrenen Lokführer!» Das Problem konnte auch ohne Handy zügig gelöst werden. Beim vorgesehenen Kreuzungshalt in Wolhusen wurde über das Diensttelefon Verbindung mit Hasle aufgenommen und gebeten, den Hut zu suchen, bei der Rückfahrt eine Zugskreuzung zu verlegen und so einen normalen Signalthalt in Hasle zu ermöglichen. So geschah es auch: Der Hut war wieder da, und Fritz hat ihn sogar persönlich übergeben.



Der «Huthalt» im winterlichen Hasle mit der Ce 6/8¹ 14201, dem Bremsversuchswagen und dem Tigerli.



Foto: Inoveris, Markus Frutig

Das 2019 an der Spielwarenmesse in Nürnberg am Märklin-Stand ausgetestete, relativ rudimentäre Handmustermodell der Köfferli lok.

Sursee fortgesetzt werden. Auch hier funktionierte alles perfekt. Die ST hatte die Lok E 3/3 5 bereits reisefertig bereitgestellt. Ankuppeln, Bremskontrolle, und nach bereits einer halben Stunde nahm der Zug die Rückreise unter die Räder. Wieder zurück

in Luzern, machte die Arbeitsgruppe den Zug unverzüglich bereit für die Rückfahrt nach Bern und stellte ihn auf einem nicht benutzten Gleis im Personenbahnhof ab. Eine kurze Mittagspause im Bahnhofbuffet, und schon erfolgte die Rückfahrt nach Bern,

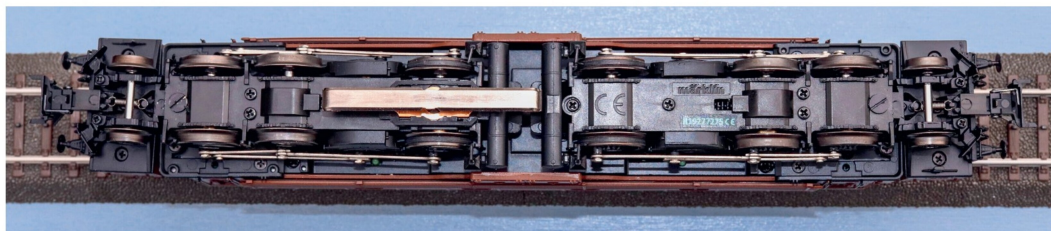
wieder mit etlichen Zwischenhalten durchs verschneite Entlebuch und durchs Emmental. Der Transport lief ohne jeglichen Zwischenfall ab, und die «Grossmutter» konnte die wertvolle Fracht, die E 3/3 5, auch Tigerli genannt, dem DBB ins Sensetal bringen.



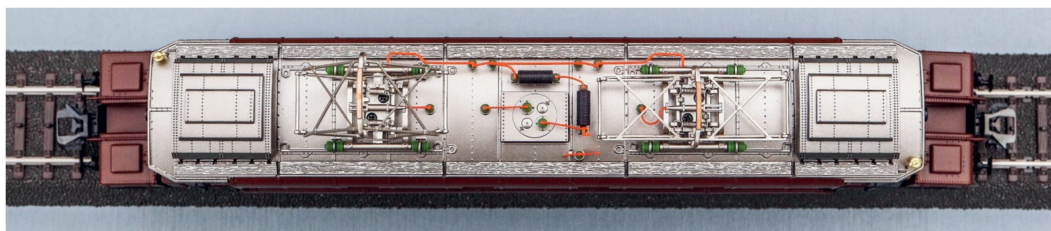
Das Aussehen und die Detaillierung des Modells beeindrucken, das Vorbild wird getreu wiedergegeben.



Die Geschichte der Lok kurz zusammengefasst.



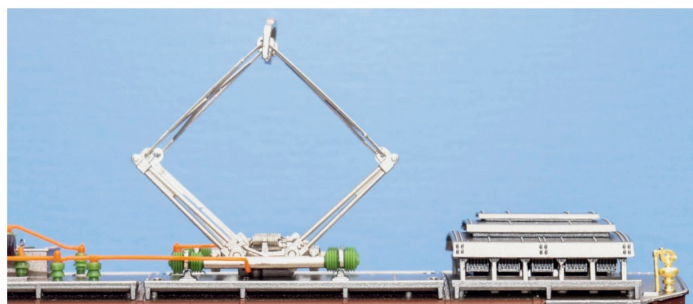
Der Unterbau wirkt sauber aufgeräumt. Der Antrieb der Modelllokomotive mit den beiden Kardanwellen ist sauber abgedeckt.



Sehr ansprechend ist auch die Wiedergabe der zahlreichen Aufbauten und farblich abgesetzten Leitungen auf dem Dach.



Auf einen Blick sind die sauber detaillierte Lokhälfte mit den Rohrschlangen der Kühlung, den Dachaufbauten und des Fahrwerkes ersichtlich.



Einzelheiten vom Dach: der filigrane Pantograf und die aufwendig verarbeiteten Widerstände.



Diese Ansicht zeigt die Front mit der Stirnwandtür und dem getrennten Vorbau mit dem Übergangsblech.

Das Modell

Am Stand von Märklin an der Spielwarenmesse 2019 in Nürnberg war es bei den H0-Neuheiten die Überraschung: das Modell der «Grossmutter» der SBB. Genau zum 100. Geburtstag dieser Maschine soll das eindruckliche, aber nur als Einzelstück gebaute Fahrzeug geehrt werden. Ein Denkmal für eine nicht gerade technisch gelungene Einzelgängerin ist aussergewöhnlich. Aber eben, sie ist klar die Basis für die danach erbauten Krokodile, die Weltruhm erlangt haben.

Bei den Modellen hat sie bisher ein klägliches Dasein gefristet: In Spur H0, aber auch in Spur N wurde sie lediglich bei Kleinserienherstellern angeboten. Ein grosser Erfolg scheiterte am hohen Preis, aber auch an der immer noch einfachen Detaillierung. Doch jetzt, liebe Eisenbahnfreunde, ist sie für die Spur H0 in Wechsel- und Gleichstrom von Märklin bzw. Trix zu haben. Auf den Ladentisch kommt sie als Fc 2x3/4 12201 im frühen Betriebszustand von 1919, dunkelbraun und mit schwarzem Fahrwerk. Auf den ersten Blick erfreuen die saubere Fertigung, und der zweite Blick zeigt viele Einzelheiten, eine gute Beschriftung und eine schöne Farbgebung. Zudem sind auch die Abmessungen eingehalten.

Das Metallgehäuse überzeugt beispielsweise mit den Stirnwandtüren ohne Fenster, wie bei der Auslieferung vorhanden, und durch eine saubere und detaillierte Bearbeitung mit vielen separat montierten Einzelteilen. Vorbildgetreu sind Übergangsbleche, Kühlröhren, Geländer, Griffe, Lampen oder Scheibenwischer. Lediglich die vier

Einsteigeleitern sind zur Selbstmontage beigelegt, allerdings nur dann, wenn die Modelllokomotive in der Vitrine ausgestellt wird. Auch auf dem Dach sind viele einzeln montierte Teile wie Dachleitungen, Heizwiderstände, Blitzschutzspulen, Dachlaufbretter und Pfeifen aus Messing zu entdecken. Die beiden speziell hergestellten Stromabnehmer überzeugen.

Die Lokomotive ist mit einem Digitaldecoder mfx/DCwC ausgerüstet, der umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen zulässt. Konventionell ist sie fahrtrichtungsabhängig mit dem Schweizer Lichtwechsel

ausgestattet. Je nach Digitalsteuergerät sind zusätzliche betriebsübliche Fahrbeleuchtungen oder auch Licht im Führerstand oder im Maschinenraum schaltbar. Auch Geräusche können ausgelöst werden, vom Kompressor über das Kuppeln oder Bremsquietschen bis hin zum Kondukteurpfeiff.

Das kurvengängige Gelenkfahrwerk wird über Kardanwellen angetrieben. Das Modell misst 221 mm über Puffer, und befahrbar sind Mindestradien von 360 mm. Die Zugleistung ist beachtlich und lässt das Führen von schönen Güterzügen zu. Die Modellumsetzung macht wirklich Freude.

Modellbahner, die mit Gleichstrom unterwegs sind, dürfen sich auf diese Lokomotive auch freuen. Trix lieferte sie Anfang 2020 in den Fachhandel aus.

Die Zugabe

Wer dieses schöne Modell in seine Sammlung aufnimmt oder besser noch bei sich einsetzt, wird bald feststellen, dass ihm die der Epoche entsprechenden Güterwagen fehlen. Da hat Märklin vorzusorgen versucht. Unter der Artikelnummer 46520 kommt nämlich noch ein sechstelliger Wagensatz auf den Markt, der diese Lücke

Frisch ab Werk fährt die Fc 2x3/4 12201 demnächst ab zu den aufwendigen Abnahmefahrten bei den SBB.



schliessen soll, denn Habis oder Spss passen hier leider nicht. Im kommenden Set zu finden sind ein K3, ein J2d, ein J3, ein L7 und ein Kessel- sowie ein Bierwagen von Feldschlösschen in der Ausführung um 1920. Selbstverständlich sind die Fahrzeuge, wie von Märklin gewohnt, schön und gut lesbar bedruckt. Schade, dass es nur sechs sind.

Es ist zu hoffen, dass Märklin in einer gewissen Zeitspanne noch weitere, passende Güterwagen nachschiebt, damit doch ein zeitgemässer längerer Güterzug zusammengestellt werden kann.



Das im Text erwähnte passende Wagenset mit den sechs epochengerechten Güterwagen.

Foto: Märklin



News

Internationaler Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2019

Offene Türen, vorgeführte Klubanlagen

Am 2. Dezember 2019 fand der internationale Tag der Modelleisenbahn statt. Auch in der Schweiz. Hierzulande gingen gemäss Website der Organisatoren (www.tag-der-modelleisenbahn.de) mehrere Aktivitäten über die Bühne, wobei die Türen der Klublokale geöffnet und die Anlagen in Betrieb gezeigt wurden. Mit von der Partie waren die Jungengruppe des Vereins Modulbaufreunde RhB (www.mfrhb.ch), die Thuner Eisenbahn-

Amateure (www.tea-thun.org), der Fricktaler Eisenbahnclub (www.fec-frick.ch), der Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung (www.meclu1981.ch), der Modellbahnclub Zürcher-
unterland (<http://mbczu.ch>), der Modelleisenbahnclub Kreuzlingen (www.modelleisenbahnclub-kreuzlingen.ch) sowie der Modelleisenbahnclub Schaffhausen (www.meks.ch). In Ramsen fuhr eine LGB auf den Biertischen. Der Modelleisenbahnclub Basel (www.mcb-bs.ch) hatte

von 16 Uhr nachmittags bis 21 Uhr abends das Vereinslokal geöffnet. Besucher konnten Anlagen in der Spur 0 und der Spur 0m, die Zahnradbahn in der Spur 0e sowie die Anlage in der Spur 1 in Betrieb besichtigen. Gezeigt wurden auch Spur-H0- und Spur-H0m-Tischmodule auf der Grundlage der niederländischen C-Trak-Module, die in den Niederlanden für die Jugendförderung eingesetzt werden. Zoltan Tamassy



Fotos: Hanspeter Stähli

Eigenbau von Bernhard Gisin im Besitz von Mathias Brönimann: ein Messingmodell des benzinmechanischen Motorwagens CFm 1/2 9911 der SBB in der damals typischen Beschriftung und tannengrünen Farbgebung auf der Spur-0-Anlage des Modelleisenbahnclubs Basel anlässlich des Tages der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2019. Das Original stammt aus dem Jahre 1925 und war bis 1932 in Betrieb.



Eigenbaumodell aus Graukarton eines BCe-2/3-Motorwagens in gelb-blauer Farbgebung der ersten über eine Seitenschiene mit Strom versorgten elektrischen Zahnradbahn der Welt, die zur in den Jahren von 1892 bis 1935 südlich von Genf in Frankreich fahrenden Chemin de fer du Salève (CFS) gehörte. Es stammt von Hanspeter Stähli und fährt anlässlich des Tages der Modelleisenbahn auf der Spur-0e-Zahnradbahn-Anlage des Modelleisenbahnclubs Basel.

Bereits 800 000 Franken für Projekt «Rhaetia 1» zusammengekommen Die «Kohlebriketts» nachgetragen

Am 6. Dezember 2019 konnten die Verantwortlichen des Projekts «Rhaetia 1» in der Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn in Landquart den aktuellen Spendenstand für die Restaurierung der ältesten Lokomotive der RhB bekannt geben. Nach knapp einem Jahr sind von den benötigten 940 000

Franken bereits über 800 000 zusammengekommen. Unter anderem dank Grossspenden wie jener der kantonalen Denkmalpflege. Im Rahmen einer kleinen Feier wurden auf dem Spendenbarometer an der Werbelok (Ge 4/4 II 616 Filisur) die «Kohlebriketts» nachgetragen. Jedes dieser Bri-

ketts steht für 50 000 Franken. Drei fehlen noch, bis das Spendenbarometer voll ist.

LOKI-Abonnenten können exklusiv auf der neuen LOKI-Website (www.loki.ch) ein eigens über diesen Anlass gedrehten ausführlichen Videofilm anschauen. Stefan Treier



Die Restaurierung der ältesten RhB-Lok steht im Zentrum der Sammelaktion.



Auch RhB-Chef Renato Fasciati war an der Feier in Landquart anwesend.



Noch fehlen drei Kohlebriketts, und das Spendenziel ist erreicht.

Die IMA zieht an den Bodensee nach Friedrichshafen Ein Megaevent nimmt Fahrt auf

Szenenwechsel bei Europas grösstem Modellbahnevent! Die 37. IMA (Internationale Ausstellung für Modellbahn und -zubehör) findet vom 30. Oktober bis 1. November 2020 erstmals an neuem Standort statt und feiert somit Premiere in den hellen, freund-

lichen Messehallen des beliebten Messegeländes in Friedrichshafen. Mit dem Umzug der IMA von Köln nach Friedrichshafen öffnen sich für die Aussteller und Besucher ganz neue Horizonte, denn die Internationale Ausstellung für Modellbahn und

-zubehör wird hiermit zur Schwestermesse der Faszination Modellbau und des Kultevents Echtdampf-Hallentreffen gekürt. Heisst: Schaffnerkelle hoch, Anpfiff und Abfahrt! Ein Megaevent nimmt ab sofort Fahrt auf.

Messe Sinsheim

Fotos: Messe Sinsheim



Der bekannte TV-Moderator Hagen von Ortloff an der IMA 2019 in Köln.



Das Messegelände in Friedrichshafen: Platz für die IMA ist genug vorhanden.



Fotos: Messe Friedrichshafen

Ein Blick auf die hellen Messehallen: Hier wird der Megaevent stattfinden.

Der Februar-Zug auf dem Kaeserberg

Pendelzug der Nebenlinien der SBB

Leichter Pendelzug, wie er während vier Jahrzehnten auf SBB-Nebenlinien wie den Strecken Aarau-Suhr und Zofingen-Lenzburg verkehrte. Die Zwischenwagen gehören zur leichten Stahlbauweise, die in verschiedenen Waggonbaufirmen gefertigt wurden und von 1937 bis 1954 allein bei den SBB in 20 Modellen und 1165 Exemplaren in Dienst kamen. Der Steuerwagen ABT ist vom Typ EW I, Baujahr 1959, mit je einem Abteil erster und zweiter Klasse. Das Erstklassabteil machte 1992 einem Gepäckraum Platz, und das Grün wich dem blaugrauen Regionalzuganstrich. Der Triebwagen 1640 datiert vom Mai 1955. Er wurde genau 40 Jahre später ausrangiert. Die Zwischenwagen von 1949 und 1951 kurze Zeit danach.

Chemin de fer de Kaeserberg



Foto: Chemin de fer de Kaeserberg

BDe 4/4, 1,18 MW, 59 t, Last: 12 A, 98 t, total 242 Pl., 157 t, V_{max} 110 km/h.

Auflösung des Wettbewerbs aus der LOKI 1|2020

Sowohl 75 wie auch 78 die richtige Antwort

In der LOKI 1 | 2020 haben wir einen Wettbewerb ausgeschrieben. Zum Artikel «Mo-

dellbahnbetrieb oder Kreisfahrten?» von Hansueli Gonzenbach (S. 34-41) haben wir

folgende Fragen in die Runde geworfen und gespannt auf die Antworten gewartet:

Anzahl Zugformationen aus Triebwagen, Steuerwagen, Post und K				
A	a1	Triebwagen, Panto vorne	2	6
		Triebwagen, Panto hinten		
	a2	a1 plus Steuerwagen vorne	2	
		a1 plus Steuerwagen hinten	2	
B	b1	A plus Post, Bühne vorne	6	12
	b2	A plus Post, Bühne hinten	6	
C	c1	A plus K, Brh vorne	6	12
	c2	A plus K, Brh hinten	6	
D	d1	B plus K Brh vorne	12	24
	d2	B plus K Brh hinten	12	
E	e1	C plus Post, Bühne vorne	12	24
	e2	C plus Post, Bühne hinten	12	
Total von A + B + C + D + E				78

In dieser Aufstellung ist die Fahrtrichtung berücksichtigt, das heisst z.B. bei a1, dass Vorwärtsfahrt und Rückwärtsfahrt als zwei Zugformationen gezählt werden. Das Gleiche gilt für a2. Falls das nicht sein soll, dann reduziert sich das Total um 3, das heisst auf 75.

Ich bin der Meinung, dass sowohl 78, wie auch 75 als richtige Antworten gelten sollen.

Frage 1: Wie viele unterschiedlich formierte Züge können im täglichen Dienst beobachtet werden?

Frage 2: Bei einem Bild auf den Seiten 40/41 hat sich ein Fehler eingeschlichen. Bei welchem?

Frage 3: Um welchen Fehler handelt es sich dabei?

Die ersten fünf mit den korrekten Antworten konnten das neue LOKI-Spezial Nr. 46, «Die Berner Dekretsmühlen», gewinnen.

Uns haben fünf Antworten erreicht. Leider sind alle bereits an der ersten Frage gescheitert. Genannt wurden - teils mehrfach - folgende Zahlen: 5, 7 und 10. Siehe links die Auflösung von Hansueli Gonzenbach. Die richtigen Antworten auf die Fragen 2 und 3 lautet: Der Fehler hat sich beim dritten Bild auf Seite 40 eingeschlichen - der Zug fährt ein, aber das Ausfahrtsignal ist geöffnet.

Zoltan Tamassy

Allen, die am Wettbewerb teilgenommen haben, schicken wir dennoch das LOKI-Spezial Nr. 46 zu. Für die Teilnahme bedanken möchten wir uns ganz herzlich bei: Hans-Peter Vetter, Herbert Kaiser, Horst Berneth, Rolf Aeschlimann und Walter Ochsner.

Rollmaterial aus dem Bildarchiv von Gian Brüngger

Sonderausstellung: «Rolling Stock II»

Foto: Gian Brüngger / Bahnmuseum Albula



Zug 5527 mit TW 37 am 11. August 1972 in der Kurve Alp Grüm.

In der Neuauflage der Erfolgsausstellung «Rolling Stock II» zeigt das Bahnmuseum Albula bis März 2020 einen Ausschnitt aus dem umfassenden Fotoarchiv von Gian Brüngger. Der Bahnhistoriker war langjähriger Mitarbeiter der Rhätischen Bahn und

dokumentiert seit den 1960er-Jahren das Rollmaterial der RhB. Einerseits hält er jede bauliche und technische Veränderung akribisch in einem Notizheft fest, andererseits hat Gian Brüngger insbesondere in den 1970er- und 1980er-Jahren alles foto-

grafiert, was auf den RhB-Schienen unterwegs war. Diese Bilder dokumentieren eine Art Hochblüte der technischen Entwicklung des Rollmaterials.

Bahnmuseum Albula



Platz 2A, 7482 Bergün/Bravuogn
Tel. 081 420 00 06

contact@bahnmuseum-albula.ch
www.bahnmuseum-albula.ch

Öffnungszeiten Museum:
Di.-Fr. und So., 10–17 Uhr, Sa., 10–18 Uhr
Sonntag und allgemeine Feiertage, 10–17 Uhr
Montags geschlossen

Vereine

Modelleisenbahn-Club Basel (MCB)

4056 Basel, Elsässerstrasse 2A | info@mc-b-s.ch | www.mc-b-s.ch

22. Februar 2020 | MCB-Generalversammlung
23. Februar 2020 | Sonntagsbrunch für Mitglieder
Jeden Dienstag Bautag ab 16.00 Uhr.

MCB
MODELLEISENBAHN CLUB BASEL

DAS MODELL ALS MEISTERWERK

Re 6/6 SBB ELEKTROLOKOMOTIVE

GANZMETALL
MESSING

SPUR 0

Das Vorbild als Mass aller Dinge

- Kompromissloses Preis-Leistungsverhältnis am Limit modernster Fertigungstechnik
- Ein Handarbeitsmodell in Ganzmetall von beständigem ideellem und materiellem Wert, ein Juwel im High End Modellbahnbau

Kiss Modellbahnen GmbH & Co. KG
Wernher-von-Braun Straße 1 | Tel. 06204 / 919 19-0 | www.kiss-modellbahnen.de
D-68519 Viernheim | Fax 06204 / 919 19-29 | info@kiss-modellbahnen.de

UVP
€
2'890

Kiss
Modellbahnen

Veranstaltungen

Veranstaltung in Kollbrunn Modelleisenbahn | 25. Januar 2020, 14.00–18.00 Uhr | 8483 Kollbrunn, Tösstalstrasse 23c
H0/H0m-Lok und Wagen verschiedener Hersteller, Häuser, Bäume, Autos und vieles mehr. Infos unter Tel. 079 313 13 73.

Modelleisenbahnbörse Safnern ISEBAHN-EGGE | 25. Januar 2020, 10.00–15.00 Uhr | 2553 Safnern/Biel, Hauptstrasse 64
Interessante Modellbahnborse in Safnern. Eintritt: Fr. 5.–, für Kinder bis 16 Jahre gratis.

Ausstellung in Aesch Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch | 25./26. Januar 2020, 10.00–17.00 Uhr | 4147 Aesch, Dornacherstrasse 43
Modelleisenbahn- und Schiffbauausstellung mit Fahrbetrieb auf der Schiene und auf dem Wasser. Freier Eintritt. www.msa-aesch.ch

Meeting in Baden American Railroadfans in Switzerland | 31. Januar 2020, 20.00–22.00 Uhr | 5400 Baden, Berufsschule Baden
Bildervortrag von P. Reisinger zur ersten grossen Fahrt des Big Boy nach dessen Aufarbeitung im Mai 2019. www.americanrrfans.ch

Hochwertige Eisenbahnmodelle Stiftung Eisenbahnsammlung Uster | 1. Februar 2020, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Industriestr. 1a
Die Anlagen der Spurweiten IIm, I, 0 und 0m sind in Betrieb. www.eisenbahnsammlung.ch

Sonntagsapéro Modelleisenbahn-Club Olten | 2. Februar 2020, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41
Thema «Närrische Züge». Züge, die es so nicht gibt. Dampflok mit IC-Steuerwagen. Der Eintritt ist frei. www.meco-olten.ch

Modellbahnbetrieb in Bergün Albula-Bahn-Club | 5./6./12./13./19./20./26./27. Februar 2020 | 7482 Bergün/Bravuogn, Ortsmuseum
Betrieb auf der H0m-Anlage, jeweils am Mittwoch, 19.00–21.00 Uhr, und am Donnerstag, 15.00–17.30 Uhr. www.albula-bahn-club.ch

Winterdampf Genossenschaft Museumsbahn Emmental | 9. Februar 2020, 11.20 Uhr | 4950 Huttwil, Huttwil–Sumiswald–Grünen–Huttwil
Abfahrten: Huttwil 11.20/14.20 Uhr; Sumiswald 12.20/15.20 Uhr. Ohne Anmeldung, Kinder reisen kostenlos. www.emmentalbahn.ch

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

Fortbewegung auf Schienen Verkehrshaus der Schweiz | Täglich ab 10.00 Uhr | 6006 Luzern, Lidostrasse 5
Interessante Sammlung zum Schweizer Schienenverkehr von der Spanisch-Brötli-Bahn bis zur NEAT. www.verkehrshaus.ch

Meilensteine der Schweiz Smilestones AG | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 8212 Neuhausen am Rheinfall, Industrieplatz 3
Direkt oberhalb des Rheinfalls präsentiert sich seit 24. November 2018 die grösste Indoorminiaturwelt der Schweiz. www.smilestones.ch

Spielzeug – Abbild der Wirklichkeit Schweizer Kindermuseum | Ganzjährig, jeweils Di.–So. | 5400 Baden, Ländliweg 7
Kindheit und Kinderkultur im Laufe der vergangenen 300 Jahre. Der technische Fortschritt im Spielzeug. www.kindermuseum.ch

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Veranstaltungen einfach und online
eintragen unter:

www.loki.ch/veranstaltung-melden



Bitte beachten Sie den Eintragungsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 3 | 2020. Freitag, 31. Januar 2020

Börse

Verkaufen

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

N Diverse SBB-Lokomotiven von Lemaco und Fulgurex zu verkaufen, mit OVP. Infos unter: e.kubbutat@bluewin.ch

HO Wegen Sammlungsauflösung: über 150 Lokomotiven in Gleichstrom analog sowie viele Personen- und Güterwagen. Bitte Liste verlangen. les-berthouds@gmx.ch

O Ce-6/8-GS-Bausatz Raimo/Wemoba, Zurüstteile Metall. Fr. 800.–. stadku@bluewin.ch, Tel. 079 505 19 48

Bitte beachten Sie den Insertionsschluss für Börsen-inserate in der LOKI 3|2020: Freitag, 31. Januar 2020

Börseninserat einfach und online eintragen unter www.loki.ch/boerse



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, Tel. 079 373 23 56, christen_modellbahn@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

HO Kaufe Modelleisenbahn. Philipp Frommenwiler, Im Brütter 3, 8185 Winkel, Tel. 043 444 11 11

HOM Suche Bauanleitung oder Kopie davon der Ferro Suisse RHB G2/3+2/2 Nr. 23. M. Knüsil, Sternenstrasse 24A, 8903 Birmensdorf, mg.knuesli@bluewin.ch

HOe Suche SPB- und WAB-Modelle (Loks, Wagen, Sets) von HRF aus den Produktionsjahren 1996–1998; z.B. SPB He 2/2 Nr. 12. Dietmar Geppert, Tel. +49 1515 0402 358, dres.geppert@web.de

Om Suche eine aktuelle Ge 4/4" von ABG. cm@sniver.ch oder Tel. 078 930 55 53

Verschiedenes



Schauanlagen suchen Nachfolger
Neue Pächter für das Modellbahnzentrum Schluchsee im Hochschwarzwald gesucht. Ganzjährig oder saisonal. Modellbahnzentrum Schluchsee Eisenbreche 4, 79859 Schluchsee, Deutschland, m.melsbach@modellbahnzentrum.com Tel. +49 1512 7554260, Mobil +49 7656 988479

Literatur
LOKI-Sammlung komplett neuwertig in 38 Ordnern kostenlos abzugeben. Muss abgeholt werden. Sigrist Charles, rue Ancien-College 10, 1040 Villars-le-Terroir (VD), Tel. 021 881 28 18

Suche Eisenbahner
HO Wechselstr., digital. Diggelmann Hanspeter, Weiherweg 6, 9517 Mettlen TG

Literatur
Verkaufe verschiedene LOKI-Spezial. wernerndutler@bluewin.ch

Ankauf von Modelleisenbahnen in der ganzen Schweiz. Gerne kaufen wir auch grössere Sammlungen in allen Preiskategorien. MH Marken GmbH, Marschalkenstr. 81, 4054 Basel, Mobile 076 681 71 45, info@mhmarken.ch

HESS MODELLBAHNEN GMBH
Bahnhofstrasse 8 - 3123 Belp
031 812 07 03
info@hess-modellbahnen.ch

EINSTIEG - UMSTIEG - UMBAU - AUSBAU - STEUERUNG

IHR DIGITAL-SPEZIALIST
WWW.HESS-MODELLBAHNEN.CH

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977 **Exklusive Modelleisenbahnen**

und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:

Modelleisenbahnen

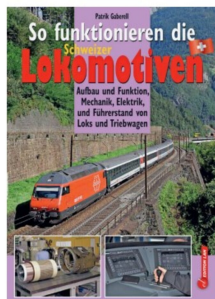
alle Spuren und Blech

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

Medientipps



So funktionieren die Schweizer Lokomotiven

Eisenbahnen, besonders Lokomotiven üben seit je eine gewisse Magie aus und faszinieren einen. Unter dem scheinbar einfachen Äusseren verbirgt sich eine grosse Technik. Während beispielsweise bei den Dampflokomotiven die Systematik noch erkennbar ist, verschwindet sie mit abnehmendem Alter der Lokomotive. Die heutigen Triebfahrzeuge sind fahrende Rechenzentern.

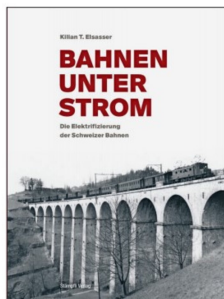
Also, wie funktionieren nun solche Fahrzeuge? Der Neoautor Patrik Gaberell hat mit seinem in der Lehre erworbenen Fachwissen ein interessantes Buch darüber verfasst. Aus dem Werk mit dem schlagkräftigen Titel «So funktionieren die Schweizer Lokomotiven» kann der Bahninteressierte vieles über den Aufbau und die Funktionen der Triebfahrzeuge sowie über die Mechanik, die Elektrik und die Führerstände von Lokomotiven und Triebwagen erfahren. Wer jetzt glaubt, er könne seine Fachbibeln von Karl Sachs wegwerfen, wird aber enttäuscht. Das neue Buch vom Verlag Edition Lan soll diese auch nicht ersetzen. nein, es dient dazu, dem interessierten Bähnler auf 144 Seiten ein breit gefächertes Fachwissen abzugeben. Zusammen mit dem ebenfalls bei Edition Lan erschienenen Buch «So funktionieren die Schweizer Eisenbahnen» hat der Bahninteressierte damit eine sehr gute Technikgrundlage.

Hans Roth

So funktionieren die Schweizer Lokomotiven
Patrik Gaberell
1. Auflage, 2019, gebunden
144 Seiten, 16,5 x 23,5 cm
Edition Lan AG
ISBN 978-3-906691-99-2

CHF 39.90

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.staempfliverlag.com/lokishop



Bahnen unter Strom

Dieses Buch unterscheidet sich wesentlich von allen bisher erschienenen Bahnbüchern. Aufgeteilt in zwölf Abschnitte wird der Ablauf der Elektrifizierung des Schweizer Bahnnetzes vorgestellt. Die Ausführungen sind äusserst präzise, aber auf das Wichtige begrenzt. Kämpferische Versuchsjahre, der Stromsystemsentscheid, die Elektrifizierung der SBB, die Leichttriebwagen und die Elektrifizierung der Privatbahnen sind nur einige der Kapitel.

Die Bilder werden wie in einem würdigen Album zelebriert: pro Seite eine Aufnahme. Sie stammen nicht von Amateuren, sondern wurden von Profis mit komplizierten Aufnahmegegeräten erstellt: Als die Schweiz weltweit noch eine wichtige Rolle im Lokbau spielte, hatten alle Hersteller ihre «Propagandabüros» mit Werkfotografen. Die Bilder wurden meistens auf Glasplatten gemacht. Interessant sind dazu die Ausführungen von Claudia Hermann, Kuratorin der Sammlung Schienenverkehr im VHS. Beeindruckend sind etwa die Fotos der MFO mit der Werkhalle voller Krokodile, des eleganten Roten Pfeils der SBB in Lugano oder des spartanischen Führerstands des BCFhe 2/4 der AL.

Der versierte Eisenbahnkennner Kilian T. Elsasser hat es geschafft, ein interessantes und zugleich gediegenes Werk mit ruhiger Darstellung zu erarbeiten, das Wissen bringt, aber auch Freude macht.

René Stamm

Bahnen unter Strom
Kilian T. Elsasser
1. Auflage, 2019, gebunden
128 Seiten, 21,0 x 27,5 cm
Stämpfli Verlag AG
ISBN 978-3-7272-6111-4

CHF 49.00

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.staempfliverlag.com/lokishop



Schweizer Bahnen 1844-2024

Die Geschichte der Schweizer Bahnen wird unter dem Aspekt der technischen, der gesellschaftlichen sowie der wirtschaftspolitischen Bedeutung beleuchtet. Bärtschi vollzieht eine Dreiteilung: 1844-1903, 1904-1963 und 1964-2023. Jeder Zeitabschnitt ist in neun Kapitel gegliedert: Politik, Finanzierung, Bau, Energie, Sicherheit, Rollmaterial, Personal, Betrieb und Gesamtverkehr. 1844 steht für die erste Bahn auf Schweizer Boden, 2024 bildet den Abschluss von 3 x 60 Jahren.

Der Autor präsentiert eine Fülle an Fakten und Infos, welche er in grössere Zusammenhänge stellt. Für die Schweiz ist die Bahn mehr als nur ein Transportsystem, sie verankert auch Ideen von nationaler Grösse und Identität. Am meisten Platz wird der Periode 1964-2023 eingeräumt. Sie ist geprägt durch den wachsenden Neoliberalismus und die Globalisierung, beides erreicht auch die Schweizer Bahnen. In ganz Europa herrscht Wettbewerbsverfälschung hinsichtlich der benachteiligten Bahn und der Strasse. Das Werk ist zudem eine grosse gesellschaftskritische Betrachtung über die grenzenlose Mobilität auf Kosten der Umwelt. Sie entspricht keinem Naturgesetz, ebenso wenig wie das ständige Wachstum und der Glaube an die technische Machbarkeit.

Fazit: ein durch und durch packendes und spannendes Buch.

Marcel Broennle

Schweizer Bahnen 1844-2024
Dr. Hans-Peter Bärtschi
1. Auflage, 2019, gebunden
384 Seiten, 15,5 x 22,3 cm
Orell Füssli Verlag
ISBN 978-3-280-05691-2

CHF 68.00

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.staempfliverlag.com/lokishop



Bahn aktuell



**MOB-Testfahrten
auf Normalspur**

Foto: Hans Roth

Viel später als erhofft sollen ab nächstem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 durchgehende Fahrten in umspurbaren MOB-Wagen zwischen Montreux und Interlaken im Angebot stehen. Dafür baut StadlerRail 19 Wagen, die der touristisch bedeutsamen Verbindung zusätzlichen Schub bringen sollen. Nach intensiven, aber erfolgreichen Tests auf der Umspuranlage und Testfahrten mit den neu entwickelten Drehgestellen auf Meterspur – da war von 850 km die Rede – im letzten Jahr folgte im Januar eine Testphase auf Normalspur.

Dazu brachte am Silvester die ehemalige SBB Prototyp Re 6/6 11603 von RailAdventure zwei ihrer Kupplungswagen nach Zweisimmen. Es folgten Extrazuganordnungen für die Zeit vom 7. bis 17. Januar. Darin waren jeweils von Montagabend bis Donnerstagmorgen zwei nächtliche Zugpaare zwischen Zweisimmen und Interlaken Ost enthalten. Jeweils mit Halt auf den Stationen Boltigen, Erlenbach, Oey-Diemtingen, Wimmis, Spiez und Interlaken West.

Dazwischen stand eine lediglich durch Kreuzungshalte unterbrochene Retourfahrt bis Spiez bei Tageslicht auf dem Programm. Der Zug beinhaltete – mindestens an den ersten Verkehrstagen – die BLS 425 170, und zwischen den Kupplungswagen war der MOB Bs 221 (vollständige Nr. 95 85 830 0221-5). Er war ausgestattet mit Messvorrichtungen und begleitet von Funktionären. Stationiert war die Komposition jeweils in Zweisimmen.

Tibert Keller



Die Testfahrt vom 8. Januar 2020 bei der Kreuzung mit einem Planzug in Oberwil.



Unterwegs, ebenfalls am 8. Januar 2020, mit der BLS 425 170 bei Lattigen.



Auf der Rückfahrt von Spiez nach Zweisimmen, kurz vor Oberwil.

Die Simmental-Linie, aktuell und speziell

Nach dem Wenden verkehren die EW-III-Pendel mit der Lok auf der Seite Zweisimmen. Am 2. Januar war die Re 420 504 mit

einem RE Interlaken Ost-Zweisimmen bei Garstatt (Bild oben) zu sehen. An dem Tag begann an der Lenk das alljährliche Ju-

SkiLa. Auch dieses Jahr führten die SBB einen Extrazug mit einem EW-IV-Pendel von Bern nach Zweisimmen.

Julian Ryf



Mit der Re 420 504 bei Garstatt.



Der leere Zug auf der Rückfahrt bei Boltigen.

Fotos: Julian Ryf

Foto: Thibert Keller



4-teiliger Mirage- Pendelzug

Auf der Adventsfahrt nach Rothenthurm vom 8. Dezember 2019 wartete der 4-teilige Mirage-Pendelzug, dessen Fahrzeuge zum Teil von der SOB stammen, in Biberbrugg die Zeit bis zur Rückkehr ab.

Foto: Thibert Keller



4-Meter- Korridor «geröntgt»

Für das Vermessen des 4-Meter-Korridors ist ein entsprechend ausgerüsteter Anhänger auf einem Ks-Wagen unterwegs. Hier bei der Zugsformation vom 4. Dezember 2019 in Schaffhausen mit Blick aufs Schwabentor.

Foto: Thibert Keller



Für den Winter gerüstet

Das Gespann aus dem einzigen gelben Tmf 89 und der X 95402 befindet sich am 9. Dezember 2019 zwischen Bonaduz und Reichenau auf Profilenau auf Thuis nach Disentis.

Neue Bahnhöfe von Flamatt bis Laupen

Die SBB bauen im Auftrag der Sensetalbahn (STB) von Ende 2019 bis Ende 2020 die Bahnhöfe von Flamatt bis Laupen aus

und erneuern gleichzeitig die Gleis- und Fahrleitungsanlagen auf der ganzen Strecke. Dank dem Ausbau der Bahnhöfe kann

die BLS künftig auf der S-Bahn-Linie Laupen-Bern-Langnau i.E. zur Hauptverkehrszeit längere Züge einsetzen.

SBB



Die Züge wenden künftig 250 m vor dem nun stillgelegten Bahnhof Laupen.



Fotos: Julian Ryf

Flamatt Dorf erhält ein längeres und höheres Perron.



Foto: Michel Huber



Abschieds- fahrt mit dem NPZ Ost

Unter besten Voraussetzungen konnte am 15. Dezember 2019 mit dem DSF die Abschiedsfahrt mit dem NPZ Ost durchgeführt werden. Die Fahrt führte von Koblenz via Eglisau–Schaffhausen–Kreuzlingen nach Romanshorn und von dort aus nach Nesslau. Nach der Mittagspause in Nesslau ging es weiter via Wattwil–Rapperswil–SOB Südnetz nach Arth Goldau und via Südbahn zurück nach Koblenz.

Foto: Tibert Keller



Auf Magnet- feldmess- fahrt

Auf Magnetfeldmessfahrt ist am 2. Dezember 2019 diese Testformation bei Fislisbach auf der ehemaligen Nationalbahn unterwegs. Bemerkenswert sind die alten Fahrleitungsmasten.

Foto: Tibert Keller



Anlieferung des RhB RTZ 3113

Der eine kommt, der andere geht. Anlieferung des RhB RTZ 3113 vom 5. Dezember 2019 ab Altenrhein in Landquart. Auf den gleichen Rollschemeln kehrt anschließend der 3111 für Nacharbeiten ins Herstellerwerk zurück.

Als reiner 2.-Klass-Wagen

Seit der gemischte Goldenpass-Pendel Ende 2019 aufgelöst wurde, verkehrt der AB 423 als reiner 2.-Klass-Wagen in den dreiteiligen NPZ mit den RBDe 566 auf der Linie Thun–Solothurn.

Florian Hübscher

Hier der AB 423 in Thun ...



Foto: Florian Hübscher

... und hier bei Konolfingen.



Foto: Hans Roth

Foto: Thibert Keller



Narrenfahrt um den Sântis

Höfner Narrenfahrt vom 6. Januar 2020 mit der SOB 456 094, einem A EW I und fünf Bpm auf einer Rundfahrt um den Sântis, aufgenommen kurz nach dem Start in Samstagern.

Foto: Tibert Keller



Ungewöhnliche Kombination

Ungewöhnliche Rapperswiler LRZ-Kombination vom 11. Dezember 2019 in Domat/Ems mit eingereihtem ex VAE B 754, der im Areal der EMS Chemie als Übungswagen für den Feuerwehrstützpunkt verbleiben wird.

Foto: Tibert Keller



Auf dem Weg ins Verkehrshaus

Nach mehrjähriger Restaurierungsarbeit in der RhB-Werkstätte Landquart befindet sich die ehemalige SCB E 3/3 41 am 18. Dezember 2019 auf dem Weg ins Verkehrshaus.

Foto: Markus Seeger



MRCE Vectrons nach Spiez

Am 11. Dezember 2019 wurden insgesamt sechs MRCE Vectrons nach Spiez überführt. Die Aufnahme zeigt den Lokzug mit den 1193 714, 713 und der 716 und dem Bcm 61 85 59-00 108-5 vor der Überführung aus Bönigen nach Spiez.



Werbelok in neuem Farbkleid

Die neueste Werbelok, die an SBB Personenverkehr langfristigvermietete SBB Cargo Re 421 379, macht seit Neuestem Werbung für die ab nächstem Fahrplanwechsel schnellere elektrische Bahnverbindung zwischen Zürich und München. Aufnahme vom 21. Dezember 2019 im Zürcher HB.



Auf dem Transitweg nach Brasov

Im Transit durch die Schweiz sind die drei ehemaligen französischen Doppel-Dieseltriebwagen 72657+58, 72653+54, 72576+75 bei Weite auf dem Weg ins rumänische Brasov. Es führt die «geschnauzte» 620 026.



Leere Rübenwagen überführt

Die D1 202 hat eben in Form eines Güterzugs mit Personenbeförderung vom 21. Dezember 2019 eine Reihe von leeren Rübenwagen von Aarberg direkt in die Zuckerfabrik von Frauenfeld überführt.

Voralpen-Express unterwegs



Foto: Michel Huber

Überfuhr einer Komposition aus Re 446 018, RBDe 561, BR 741, BR 742, B 726 und A 712 von Herisau nach Einsiedeln am 10. Dezember zwischen Freienbach und Wilen. Die Lok und die Triebwagen gingen nach Samstagern.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Florian Hülscher

In weiten Teilen der Schweiz fehlt der Schnee. Nicht so natürlich in Zermatt. Im Bild der Bhe 2/4 3022 der GGB unterwegs Richtung Gornergrat.



Nachwuchs | Ein Kurs für Schüler im Bau von Modelleisenbahnanlagen in Adliswil

Modellbauluft schnuppern

In der Freizeitanlage Werd im zürcherischen Adliswil wird regelmässig ein Kurs angeboten, wo Schüler ab der 4. Klasse Grundkenntnisse im Modelleisenbahnbau erlernen können. Roman Klinkert hat das Angebot vor gut zehn Jahren ins Leben gerufen.

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

Du baust dein eigenes Modelleisenbahn-Diorama, das heisst einen gut gestalteten Abschnitt mit Bergen, Tunnels und Brücken.» So werben die Verantwortlichen der Freizeitanlage (FZA) Werd in Adliswil auf der Homepage für ihren Kurs im Modelleisenbahnbau. Ein solcher Kurs wird für Schulkinder ab der 4. Klasse in jedem Quartal in der Holzwerkstatt der FZA angeboten, die in Adliswil direkt am

Süfer der Sihl liegt und Bestandteil der schulergänzenden Angebote der Gemeinde ist. Gesamtleiter der Freizeitanlage ist Roman Klinkert, der ebenfalls für die Holzwerkstatt verantwortlich ist und den Modelleisenbahnbaukurs leitet.

Tipps und Ratschläge

Beim Besuch des LOKI-Autors an einem Mittwochnachmittag in der FZA ist Klinkert

ein vielbeschäftigter Mann. Denn ein gutes Dutzend Jugendlichen findet sich in der Holzwerkstatt zum Kurs im Modelleisenbahnbau ein. Zu Beginn wird der Kursleiter von allen Seiten mit Fragen bestürmt. Ruhig beantwortet Roman Klinkert diese, gibt Tipps und Ratschläge sowie Anweisungen, wie und wo die Kursteilnehmer mit ihrer Arbeit weiterfahren sollen. Da ist beispielsweise Grazian aus Horgen. Der Siebtkläss-



Kursleiter Roman Klinkert (rechts) vor einem Teilstück der Spur-N-Anlage, das sich noch im Bau befindet. Einem jungen Kursteilnehmer erteilt Klinkert im Beisein eines Helfers Ratschläge.



Ein Junge stellt Florian, der seinen Sohn in den Kurs begleitet, eine Frage zur Anlage.



Roman Klinkert gibt Erklärungen für die Begrünung und die Bemalung eines Modellberges und hilft tatkräftig am Drahtgeflecht für dessen Aufbau mit.



Colin plant, ruhig auf dem Boden sitzend, den Streckenverlauf seiner Eisenbahn.



Dieser Kursteilnehmer klebt eine ganze Reihe Bäume auf das Anlagenstück.



Florian demonstriert seinem Sohn Julian etwas beim Bau eines Viadukts auf der Spur-N-Anlage und macht ihm eine Skizze dazu. Auch die kleine Schwester Leila schaut zu.



Reinigungsarbeit an der frisch bemalten Tunnelwand – die Modelllandschaft dieser Anlage gewinnt an Form.

ler ist auf Hinweis eines Kollegen in den Kurs gekommen, interessiert sich «mega» für Modelleisenbahnen und macht sich beim Bau eines Fantasieberges für die grössere Anlage, die er zu Hause hat, ans Werk. Timot baut ebenfalls einen Berg für seine heimische Anlage, wofür er im Kurs Tipps und Tricks erlernen will.

Die Mutter überzeugen

Albert wollte – nachdem er das Angebot der FZA in der Schulzeitung gesehen hatte – schon seit längerer Zeit vorbeischaun. Bevor es so weit war, musste er aber erst noch die Mutter von seiner Teilnahme überzeugen, wie er ausführt. Er baut zwei Berge mit einer Schlucht dazwischen, die von einer Brücke überspannt wird, über die dereinst ein Zug fahren soll. Um all das fertig bauen zu können, will Albert im Verlauf des Jahres noch weitere Kurse besuchen. Da er zu Hause nicht viel Platz hat, wie er erzählt, erstellt er sein Modelleisenbahn-Diorama in Einzelteilen, die er dann auseinandernehmen und auf dem Schrank versorgen kann. Albert hat zwei ältere Brüder, die früher ebenfalls am Modellbau interessiert waren, und eine kleine Schwester, mit der er das Zimmer teilt. Wenn er dort seine Bahn aufbaue, zeige sich die Schwester daran interessiert und habe selbst auch schon eine Lok geschenkt erhalten.

Zusammen oder für sich

Andrin ist zuerst nur zum Schnuppern in den Kurs gekommen. Da er es dort «cool» fand, wie er betont, ist er nun bereits im zweiten Semester fest mit dabei. Er hilft Kollegen, einen Berg zu bauen. Gemeinsam bringen sie in Leim getunkte Stoffbahnen auf das Gitternetz auf. Andrin hat in der Holzwerkstatt noch ein eigenes Projekt in Arbeit. Dort zeichnet Colin auf dem Boden sitzend den Verlauf einer Eisenbahnanlage auf Papier auf. Dafür nimmt er zwischendurch auch einzelne Gleisstücke zur Hand. Lukas fertigt aus Holz eine Lokomotive für die Spur 0. Diese sei bereits fahrtüchtig, erklärt er, bloss der Stromabnehmer fehle noch. Hannes, der eben erst mit Modellbahnbau begonnen hat, klebt derweil eine Reihe



Es gibt in der Holzwerkstatt der Freizeitanlage auch eine grössere Spur-N-Anlage, auf der die Gotthard-Südrampe in der Biaschina nachgebildet wird.



Diese drei Jungen kleben in Leim getauchte Stoffbahnen auf ihren Berg.



Grossvater Ernst begleitet seinen Enkel Thierry in den Kurs und schaut ihm beim Sägen zu.

von Bäumen auf ein Anlagenmodul. Da er zu Hause keine Werkstatt zur Verfügung habe, wolle er noch weitere Kurse besuchen, sagt er, ohne von seiner Arbeit aufzusehen.

Vater hütet die Kinder

Im Modelleisenbahnkurs mit dabei sind auch ein paar Erwachsene. Florian ist der Vater von Julian. Der Viertklässler ist sehr modellbauinteressiert. Sein Vater hilft ihm daher, eine Anlage zu bauen. Zu Hause hätten sie eine Modelleisenbahn in Spur H0, erzählt Florian, aber nun seien sie auf die Spur N gewechselt, damit die ganze Anlage daheim Platz finde. Da der Vater jeweils am Mittwochnachmittag die Kinder hütet, ist

auch Tochter Leila im Kurs zugegen. Das einzige Mädchen schaut da und dort den Jungen bei der Arbeit zu und setzt sich zum zeichnenden Colin auf den Boden. Sichtlich froh ist Leila, als sie zwischen durch mit dem Vater und dem Hund, der im Auto gewartet hat, spazieren gehen kann. Julian führt in der Zwischenzeit seine Aufgabe beim Bau der Anlage in Spur N nicht ganz so geflissentlich aus, wie es sich der Vater vor dem Spaziergang gewünscht hat.


Grossvater hilft Enkel

Ernst begleitet seinen Enkel Thierry in den Kurs. Wie der Grossvater erzählt, hatte er in seiner Jugend zu Hause eine Spur-0-

Eisenbahn. Der Vater habe diese auf Weihnachten hin daheim aufgestellt, wo sie dann jeweils bis im Frühjahr herumfuhr. Heute sei die Bahn im Besitz seines Bruders, der sie übernommen habe, weil Ernst zwei Töchter geboren worden seien. Später hat er sich dann eine Lima-Bahn gekauft, die er jetzt gelegentlich für seine zwei Enkel fahren lässt. Im Kurs baut Ernst zusammen mit Thierry eine Tunnelpassage mit einer Weiche im Berginnern. Um diese bedienen zu können, hat er aus einer langen Deckenschraube ein Gestänge konstruiert. «Jetzt müssen wir das noch einfädeln», sagt der Grossvater zum Enkel und fordert diesen so zur Mitarbeit am Gemeinschaftswerk auf.

Start vor gut zehn Jahren

«Das ist witzig, und das Lustigste an der ganzen Geschichte», meint der Kursleiter zum Umstand, dass Väter oder Grossväter auftauchen und sich als Helfer für den Modellbaukurs anbieten. Roman Klinkert hat diesen lanciert, weil er selber gern «iseb-ähnlet» und immer wieder Schüler zu ihm, der daneben als Werklehrer in der Schule Adliswil arbeitet, kamen und Interesse an einem Kurs bekundeten. Das Angebot in der Freizeitanlage hat er vor gut zehn Jahren gestartet, «als das Hobby totgesagt wurde», so Klinkert. Er habe als Kursleiter denn auch Momente erlebt, in denen er ans Aufhören dachte. Doch vor etwa anderthalb Jahren habe das Interesse plötzlich wieder angezogen, stellt Klinkert fest, weil sich das Kursangebot offensichtlich unter den Jungen herumgesprochen habe.

Für den Kursleiter ist wichtig, dass die Schüler das elementare Basiswissen zur Mechanik, zur Elektrik und zum Handwerk für den Modellbau erlernen und dieses mit nach Hause nehmen können. «Wenn ich das schaffe, dann habe ich sehr viel erreicht», resümiert Roman Klinkert. «Wir sind kein Verein», hält er fest. Bei Bedarf verweise er interessierte Jugendliche jedoch an den Modelleisenbahnclub des Bezirks Horgen (www.mech.ch), damit sie dort weiter ihrem Hobby frönen können. 

Infos zum Modelleisenbahnkurs in der Freizeitanlage Adliswil unter <http://freizeitanlage-werd.ch>

Märklin-Anlage als Ausbildungsobjekt in der Freizeitanlage Werd

In der Holzwerkstatt der Freizeitanlage (FZA) Werd in Adliswil ist auch eine Märklin-Anlage aufgestellt. Sie wurde zum grössten Teil aus gebrauchtem, analogem Material, das die FZA geschenkt erhielt, erstellt und ist ein wichtiges Ausbildungsobjekt im Kurs. Der Aufbau sollte im Rahmen des Kursangebots der Freizeitanlage stattfinden, keine grossen Kosten verursachen und für alle Nutzer zugänglich und nutzbar sein. Das war die Vorgabe, als vor rund sieben Jahren die Idee zum Aufbau der Anlage entstand.

Die Streckenführung wurde von Roman Klinkert, dem Leiter der FZA, mit Helfern geplant. Danach erfolgte der Aufbau der Anlage im Rahmen der Modellbahnkurse über etwa vier Jahre. «Viele interessierte Jugendliche waren beteiligt – mal intensiver, mal weniger – mit Unterstützung von Erwachsenen und Senioren, denen die Idee gefiel, gemeinschaftlich eine solche Anlage aufzubauen und zu unterhalten.» Mit diesen Worten beschreibt Heinz – einer der beteiligten Erwachsenen – die Entstehung des Projekts. Die Zusammenarbeit zwischen Jung und Alt habe meistens ganz gut geklappt, sagt Heinz und betont: «Wir konnten viel voneinander lernen dabei.»

Die Anlage sei fertig elektrifiziert, robust gebaut und gut beschrieben, «damit auch Ungeübte und Laien schnell und problemlos damit umgehen können», erklärt Heinz, der als Miterbauer an Kursnachmittagen in der FZA aktiv mithilft. An der Landschaft und den Details werde noch weitergebaut und getüftelt. Benützt werde die Anlage aber vorab zum Spielen. «Viele kommen nur deswegen», erzählt Heinz. Sie diene ebenso zum Ausprobieren von repariertem Rollmaterial und als didaktisches Objekt, an dem sich (fast) alles rund um die analoge Modellbahn zeigen und erklären lasse. Zudem bilde die originale Märklin-Anlage einen attraktiven Anziehungspunkt für kleine und grosse Besucher der FZA, führt er weiter aus.

Heinz hat mit sechs Jahren seine erste Modelleisenbahn erhalten – eine Batterie-lokpackung von Trix Express. Nach seiner Lehre als Maschinenschlosser bewarb er sich bei den SBB als Lokführeranwärter. Diese hatten Mitte der 1970er-Jahre jedoch einen Einstellungsstopp erlassen. Stattdessen konnte sich Heinz bei der Südostbahn (SOB) zum Lokführer ausbilden lassen. Nach 24 Jahren bei der SOB konnte er 2001 doch noch zu den SBB wechseln, wo er nun

kurz vor der Pensionierung steht. «Nie habe ich es bereut, Lokführer zu werden», sagt Heinz. «Die Eisenbahn ist und bleibt mein Leben, im Vorbild wie im Modell.»

So freut er sich sehr, auch in Zukunft seine Freude an der Eisenbahn in der FZA Adliswil dem Nachwuchs weitergeben zu können. «Nur zu gerne lässt dieser sich begeistern», hält Heinz fest. Einer, der sich hat begeistern lassen, ist Jannis. Er besucht

bereits seit zweieinhalb Jahren den Kurs bei Roman Klinkert und ist daher unter allen Kindern der Erfahrenste. Er hat schon einen Lokscheunen sowie einen Bahnhof gebaut und hat grossen Spass am Fahren auf der «alten» Märklin-Anlage. Zu Hause jedoch habe er eine moderne Anlage mit fünf Lokomotiven derselben Marke, hält Jannis stolz fest.

Andreas Tschopp



Jannis (rechts), der als erfahrester Kursteilnehmer später selber Züge fahren lassen darf, beobachtet Heinz, den Miterbauer der Anlage mit originalem Märklin-Material.



Heinz (Bildmitte) fachsimpelt mit einem erwachsenen Kurshelfer über die Märklin-Anlage.

Bau | Fast schon Kunst: Modellbau auf höchstem Niveau (Teil 6)

Pflastersteinen Leben einhauchen

Das Muster von Pflastersteinen in eine Carton-Plume-Platte einprägen – dies war Emmanuel Nouailliers Thema in einem Artikel in der LOKI 10|2019. Nun zeigt uns der Modellbaumeister, wie mit Arcylfarben, Pigmenten usw. den Pflastersteinen ein realitätsnahes Erscheinungsbild verliehen werden kann.

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

In meinem letzten Artikel habe ich ein sehr detailliertes Verfahren gezeigt, um mithilfe von Carton-Plume-Platten (Polyurethanschaum) Pflastersteine im Mass-

stab 1:87 nachzuahmen. Diesmal bringen wir mit verschiedenen Mal- und Alterungstechniken Leben in die zuvor geprägte Schaumstoffplatte. Zum Schluss werde


ich – als Bonus – auf die Einfärbung von Metallelementen wie Gullideckeln, die üblicherweise in Strassenbelägen eingesetzt sind, näher eingehen. 



Bild 1: Die Malarbeiten beginnen mit einer Schicht Humbrol 28. Die Farbe trage ich grosszügig mit einem breiten Pinsel auf, wobei ich darauf achte, die Hohlräume zwischen den Pflastersteinen zu füllen. Nach zwei bis drei Stunden folgt auf die gleiche Weise eine zweite Schicht Farbe, dann kann das Ganze trocknen. Der Schaum wird so vollständig mit Farbe getränkt und erhält beim Trocknen eine gewisse Härte.

Bild 2: Nachdem die Farbe vollständig ausgetrocknet ist, gehe ich zum Auftragen von konzentriertem Mattschwarz über. Als Basis verwende ich eine Acrylfarbe, die eine gute Deckkraft hat. Nach völliger Trocknung – nach etwa einem Tag – hat dieses Washing den Effekt, dass die Pflastersteine

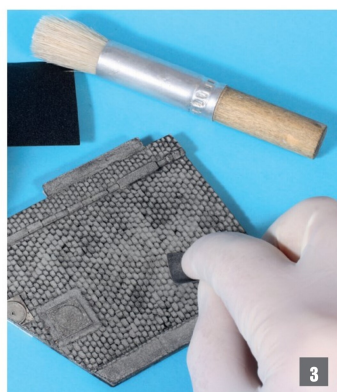
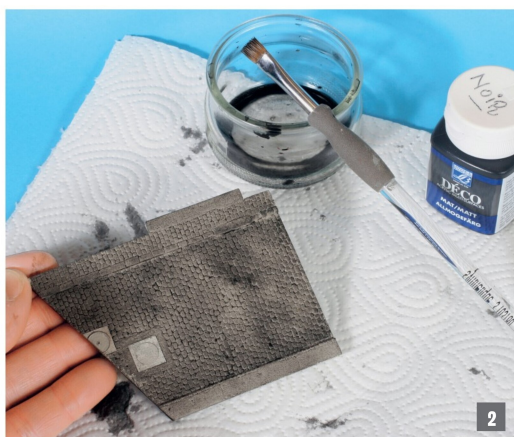
einen grauen Glanz erhalten und die Hohlräume leicht betont werden.

Bild 3: Bevor ich die vorbereitenden Malarbeiten abschliesse, reibe ich die gesamte Oberfläche vorsichtig mit feinem Schleifpapier (600er-Qualität) ab. So gebe ich den Pflastersteinen quasi eine Politur, dem Material verleihe ich seine endgültige Struktur. Nach dieser Prozedur wird der in den Hohlräumen angesammelte Staub mithilfe einer kleinen weichen Bürste vorsichtig entfernt.

Bild 4: Nun folgt die Färbung mit trockenen Pigmenten. Diese hat den Zweck, den Hohlräumen und Fugen zwischen den einzelnen Pflastersteinen ein einheitliches Aussehen zu verleihen. Die Pigmente werden

sorgfältig ausgewählt, ich nehme eine Mischung aus dunkelgrauen und schwarzen Pulvern, die ich mit einem feinen Pinsel auftrage und dann trockenbürste. Das unvermeidliche Überlaufen der Pigmente kann durch ein sanftes Pusten von oben beseitigt werden. Die Verwendung weiterer Pigmentpulver vervollständigt die gleichmässige Schattierung des Kopfsteinpflasters.

Bilder 5 und 6: Wie wir auf dem Foto von echten Pflastersteinen sehen (Bild 6 auf der nächsten Seite), sammelt sich im Laufe der Zeit Staub, Schmutz, Erde und manchmal auch Moos in den Fugen an. Diese verschiedenen Töne will ich natürlich auch im Kleinformat wiedergeben. So verwende ich neben der Grundfarbe Schwarz auch

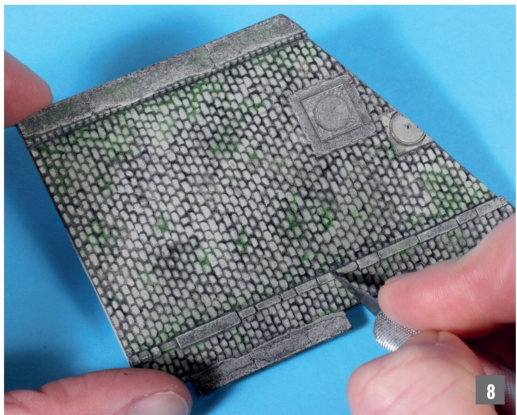




6



7



8



9



10

natürliche Farbtöne und leuchtendes Grün. Damit versuche ich, die verschiedenen Farbtöne auf dem Foto zu reproduzieren. Ich gehe hier wie beim Schwarzpigment vor, arbeite die natürlichen Farben und das Grün aber stärker in die Vertiefungen ein, neben einem Pinsel auch mit dem Finger.

Bilder 7 und 8: Sobald diese Schritte abgeschlossen sind, gehe ich mit einem weichen Lappen, der mit sauberem Wasser befeuchtet ist, über die Oberfläche, um die Pflastersteine zu reinigen. Die Kanten und erhabenen Teile der Randsteine lassen sich zu diesem Zeitpunkt sehr einfach hervorheben, indem man sie mit der Spitze einer neuen Skalpellklinge leicht ankrazt.

Bild 9: Logischerweise kommt als Nächstes die farbliche Behandlung der Pflastersteine, wobei die Reihenfolge der jeweiligen Färbungsschritte jedem selbst überlassen ist. Auch hier verwende ich Acrylfarben, und zwar fünf an der Zahl. Sie reichen von Mattweiss bis Hellgrau. Dabei bediene ich mich des Sortiments von Vallejo.

Bild 10: Die Farben trage ich mit einem feinen Flachpinsel auf, der nicht zu gross ist (ich benutze zum Beispiel eine #02). Vorher habe ich sie auf einer Palette gemischt, um eine grosse Farbauswahl zu erhalten. Die Pflastersteine werden einzeln mit flachen oder feinen Bürsten behandelt, um ein geeignetes Ergebnis zu erzielen. Das mit den Pflastersteinen ist damit erledigt, aber noch nicht die Oberfläche als

Ganzes. Sehen wir uns nun an, wie man die während der Vorbereitungsarbeiten hinzugefügten Metallelemente in mehreren Schritten bearbeiten kann.

Bild 11: Gusseiserne Gullideckel sind ein häufiges Merkmal in Stadtstrassen und müssen unbedingt auch im Modell einbezogen werden, wenn man einen realistischen Eindruck vermitteln will. Bei dieser Modellform reichen die einfachen Maltechniken aber nicht aus, um ein möglichst realitätsnahes Erscheinungsbild zu erhalten – diesem Aspekt ist daher besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Bild 12: Gullideckel, Gitter für Drainagen, Rinnen – dank der Ätztechnik gibt es heute

viele entsprechende Modellartikel zu kaufen. Bei unserer Oberfläche habe ich mich für einen sehr feinen Satz von Gullideckeln entschieden, die aus Messing mit einer Dicke von 0,3 mm hergestellt wurden. Die Teile sind nicht zerbrechlich, und es ist einfach, die Reste der Laschen vor dem Gebrauch zu entfernen.

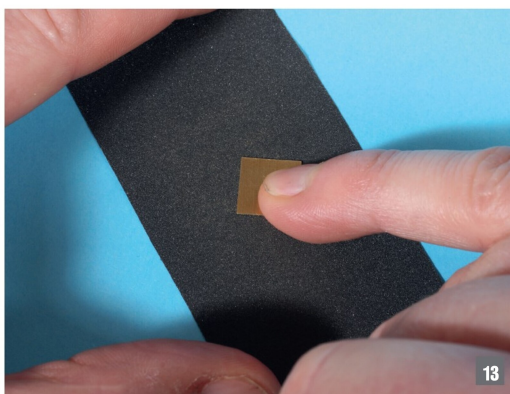
Bild 13: Nachdem ich die Teile herausgetrennt habe, lasse ich die sichtbaren Oberflächen auf feinem 600er-Sandpapier sanft kreisen. Diese Prozedur hat denselben Effekt wie beim Original das Sandstrahlen: Es gibt der aufzutragenden Farbe einen besseren Griff. Aber bitte nicht zu stark schleifen, sonst werden die feinen Details der Gullideckel weggeschabt!



11



12



13

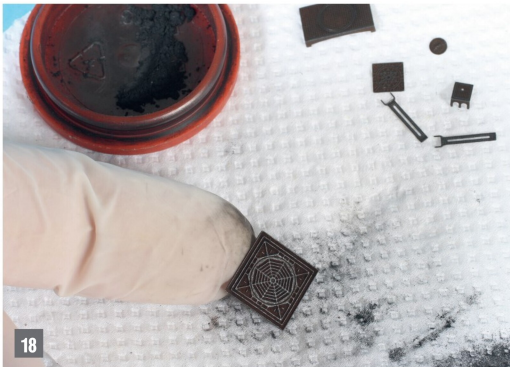


Bild 14: Der nächste Schritt ist das Biegen der Teile, um sie in die gewünschte Form zu bringen. Anschliessend erhalten sie eine erste Schicht Humbrol Chocolate Brown 98, mit sogenanntem Mineral Spirit oder White Spirit auf 30 Prozent verdünnt. Aufgrund der Feinheit einiger Teile verzichte ich auf einen separaten Primer, wie er normalerweise verwendet wird.

Bild 15: Nachdem die Farbe getrocknet ist, lasse ich die Teile mit Acrylfarben «rosten». Die Farben (Vallejo, AK Interactive oder hier

zum Beispiel von Lefranc & Bourgeois) trage ich mit einem Flachpinsel auf. Bitte beachten Sie, dass ich all diese Arbeiten mit dem Pinsel ausführe. Ich habe aufgehört, für so kleine Teile den Airbrush zu benutzen.

Bild 16: Anschliessend werden die Teile sofort mit Trockenpigmenten von AK Interactive, Vallejo oder Mig Productions trockengebürstet. Hier verwende ich eine Mischung, die aus mehreren Tönen besteht. Tragen Sie das Pulver auf, während die Farbe noch feucht ist, erhalten Sie eine ty-

pische körnige Metalloberfläche, die aussieht, als hätte der Zahn der Zeit an ihr genagt. Vor der weiteren Verarbeitung werden die Teile mit einem Pigmentfixierer (Mig Productions, AK Interactive) versiegelt, der nur auf Pulver auf Acrylbasis aufgetragen werden sollte.

Bilder 17 und 18: Das Erscheinungsbild von poliertem oder abgenutztem Metall kann leicht mit etwas Grafitpulver erzeugt werden. Ich habe es der Mine eines weichen HB-Stiftes entnommen (mit einem Stück

Sandpapier abgerieben). Grafitpulver ist aber auch bei AK Interactive erhältlich. Ein Finger ist das ideale Werkzeug für das Auftragen des Pulvers. Bereits eine kleine Menge erzeugt das Erscheinungsbild einer abgenutzten Metalloberfläche. Mit grösserem Druck können Sie gar blankes Metall nachahmen.

Bild 19: Schliesslich können unbehandelte Stellen mit einem in Grafitpulver getränkten Filzstift oder direkt mit einem spitzen Bleistift bearbeitet werden, um den Samteffekt abzurunden.

Bild 20: Das Ganze abschliessen möchte ich mit losen Pflastersteinen, wie wir sie vielfach im Stadtbild vorfinden, in Haufen zum Beispiel oder – noch einfacher – eine alte Tür blockierend. Es bereitete mir viel Spass, aus Blöcken in grösserem Massstab eine Reihe von Pflastersteinen zu bilden. In diesem Fall habe ich Elemente im Massstab 1:48 zerteilt und mit einem Skalpell in kleine Steinchen geschnitten.



Bilder 21 und 22: Als Illustration für diese Arbeiten sehen Sie hier zwei Szenarien, in denen ich in der Lage war, diese neu ge-

formten Blöcke einzusetzen. Wir sehen uns in naher Zukunft wieder, mit weiteren Erläuterungen meiner Arbeitsmethoden!



Bau | Peter Marriotts neues Anlagenprojekt im Massstab 1:87 (Teil 1)

Neues Jahr, neue Anlage

Peter Marriott stellt sein neuestes Projekt vor: einen innerstädtischen Bahnhof irgendwo in der Schweiz in Spur H0. In kommenden LOKI-Ausgaben wird der Modellbauer aus Leidenschaft näher auf einzelne Aspekte des Baus dieser Anlage eingehen.



Ein Postauto hat gerade zwei Fahrgäste zum Bahnhof gebracht.



Neben der Pizzeria die Bahnunterführung und ein Rettungswagen.



Von Peter Marriott (Text/Fotos) und
Zoltan Tamassy (Übersetzung aus dem Englischen)

Seit einiger Zeit reizte mich der Bau einer Modellbahnstrecke, die auf einer Stützmauer in einen erhöhten innerstädtischen Bahnhof in der Zentralschweiz führt. Letztes Jahr habe ich mich darangemacht, diesen lange gehegten Wunsch Realität werden zu lassen. Nachdem ich mehrere Stunden überlegt hatte, formulierte ich diese Ziele für die neue Anlage:

- Ich will eine mobile Anlage im Massstab H0 bauen, die von einer Person getragen und aufgestellt werden kann und bei der die Züge innerhalb von 20 Minuten nach der Entnahme aus der Box, in der sie gelagert werden, fahren können.
- Ich will das Aussehen eines Schweizer Stadtbahnhofs auf einer Stützmauer mit Lagerhallen und dahinterliegenden Wohnblöcken einfangen.



Ein BLS-Regionalbus ist pünktlich angekommen, so erwischen die Passagiere den BLS Mutz.





Der BLS Mutz aus Bern fährt soeben in den Bahnhof ein. Die Pizzeria links wurde aus einem herunterladbaren Bausatz aus Karton erstellt.

Der Bahnhof mit einer SBB Cargo Eem 923 mit Schotterwagen.



Ein Blick auf das Perron mit Figuren unter anderem von Noch und Preiser.



- Das Layout wird in einem allgemeinen Stil erstellt und ist nicht an einen speziellen Ort gebunden. Dies ermöglicht mir, Rollmaterial aus verschiedenen Regionen der Schweiz zu verwenden.
- Ich will eine Fahrleitung auf der Anlage errichten, damit sie mit Lokomotiven wie der BLS Vectron und dem BLS Mutz befahren werden kann.
- Die Stützmauer wird unter den Bögen ein oder zwei Ladenlokale beherbergen. Unter einem Teil des Bahnhofs wird eine Strasse verlaufen.

Der Aufbau in Kürze

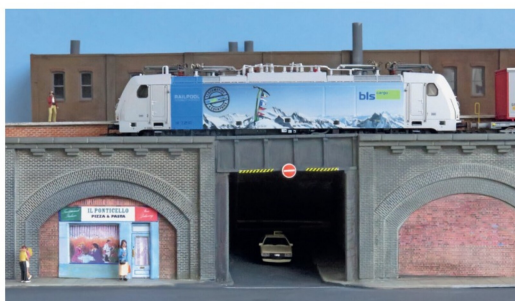
Für diese neue Anlage habe ich zwei Grundplatten von je 130 × 45 cm verwendet – auf einer Platte ist der Bahnhof und

auf der anderen der Schattenbahnhof. Die erhöhte Position des Bahnhofsareals wird mittels Woodland Scenics Riser erreicht. Dieses Material hat ein geringes Gewicht, weshalb es sich für tragbare Anlagen gut eignet. Der Gleisplan ist einfach gehalten und enthält eine Umgehungsstrecke für den Güterverkehr im hinteren Teil der Anlage. Für den Gleisbau verwendete ich Peco Code 100, eingeschottert mit Material von Woodland Scenics.

Die Oberleitungen sind von Sommerfeldt und Viessmann, der Bahnsteig ist aus Karton. Die verschiedenen Figuren sind vor allem von Noch und Preiser, aber auch von anderen Herstellern. Die Gebäude sind eine Mischung aus Bausätzen aus den USA und Resin-Lagerhallen von Bachmann Liliput.

Die Pizzeria unter einem der Bögen wurde aus einem herunterladbaren Bausatz (www.scalescenics.com) aus Karton erstellt. Die Kunststoffstützmauern sind von verschiedenen Herstellern.

Das Rollmaterial ist bis auf die SBB Cargo Eem 923 (HAG) sowie den BLS Mutz, den SBB Flirt und den SBB NPZ emu (jeweils von Liliput) allesamt von Roco. Die Strasse an der Vorderseite der Anlage wurde aus Karton erstellt. Ich habe sie mit Asphaltfarbe von Woodland Scenics bemalt. Die Strassenfahrzeuge stammen von verschiedenen Herstellern, darunter Rietze und Wiking. Für den Bau der Anlage brauchte ich etwa drei Monate, meistens habe ich ein oder zwei Stunden pro Tag daran gearbeitet.



Die Oberleitungen sind in dieser Bauphase noch nicht montiert.



Das Rangieren erfolgt mit der SBB Cargo Eem 923 «Stockhorn» von HAG.



Die Gebäude sind Bausätze aus den USA, die Resin-Lagerhallen sind von Bachmann Liliput. Die Oberleitungen sind von Sommerfeldt und Viessmann.

Porträt | Rudolf Hofers Anlage nach süddeutschem Thema in Spur H0

24 Stunden mit Lokführer Fritz und Heizer Hans unterwegs



Mit dem fünften Geburtstag hat bei Rudolf Hofer die Freude an der Modelleisenbahn begonnen. Nach mehreren Anläufen konnte der heute im Rentenalter befindliche Bahnliebhaber eine Anlage nach süddeutschem Vorbild bauen. Er präsentiert uns seine Anlage mit der Bildergeschichte vom Lokführer Fritz und vom Heizer Hans.

Von Rudolf Hofer (Text/Fotos)





Es ist wie immer: Wenn man in Zeitnot ist, steht das verflixte Signal auf Halt. In der Kiesgrube herrscht schon früh am Morgen reger Betrieb.



Nach kurzer Weiterfahrt hat Fritz den wartenden Güterzug mit der 89 7462 übernommen und fährt in Richtung Wildbach.



Auf der Brücke kommt es bereits zu einer interessanten Begegnung mit dem Eilzug E 384, welcher mit der BR 23 105 der DB bespannt ist.



Die Fahrt führt über das Land an einem Bauernhof vorbei. Es scheint, dass sich die Hühner an dem Dampf nicht stören. Ob es dann braune Eier gibt?



Nach der Tunnelfahrt überquert Lokführer Fritz zusammen mit dem Heizer Hans die letzte Brücke vor der Einfahrt in den Bahnhof von Wildbach.

Bei der Einfahrt in Wildbach sind die ersten Handwerksbetriebe sichtbar. Hier neben dem Weichenvorfeld befindet sich die alte Sägerei Holzspan.



Das Gleis im Bahnhof ist für die Einfahrt schon bereit. Lokführer Fritz führt den Güterzug gemächlich auf das Gleis 2 und bremst ihn sachte ab.

Kaum im Bahnhof eingefahren setzt die Dampflok um und drückt den Zug in das Wartegleis. Nun haben die beiden Bähnler eine ordentliche Pause verdient.





Die T3 nimmt wieder die Rückfahrt auf, wobei sie bei dieser Fahrt nicht mit dem Kamin vorausfährt. Die Fahrt führt wieder durch ausgedehnte Landschaften.



Nun haben die beiden Bähnler erneut den Bahnhof Wildbach erreicht und müssen sehr schnell den nächsten Dieselbus nach Rudolphshofen nehmen, denn dort wartet noch ein letzter Arbeitseinsatz mit einer BR 93. Unterwegs haben sie allerdings noch Zeit, um die schöne Umgebung zu genießen.



Schon die Einfahrt nach Rudolfs-
hofen zeigt die Grösse und
Bedeutung dieses Bahnhofs. Es ist
ein Kopfbahnhof mit viel Betrieb.



Fritz kann nun den Bahnhof zu
Fuss über das Perron in Richtung
Bahnbetriebswerk verlassen.



Fritz ist beim Ausgang vorbei und
steuert nun mit grossen Schritten
die BW-Anlage an.



Auf dem Weg zum BW schweifen seine Blicke immer wieder über das Treiben auf der Bahnhofseinfahrt.



Im Verwaltungsgebäude am Ende der langen Bahnhofstrasse, die an der Speditionsfirma Haltgut vorbeiführt, holt er sich den letzten Einsatzplan ab.



Nach dieser Pflicht begrüsst Fritz seinen neuen Heizer Fred. Bevor der Einsatz losgeht, reicht die Zeit allemal für einen kurzen Bähnlerschwatz.



So, nun hat Fritz die Möglichkeit, eine «richtige» Dampflok zu führen.



Die BR 93 374 ist nun bereit, um langsam auf die Drehscheibe vorzufahren.



Der neue Heizer macht noch eine letzte Abschmierung.



Nach der Ausfahrt von Rudolfshofen mit der 93er begegnen Fritz und Fred einer interessanten Güterzugskomposition mit der blauen 96er.



Zwischendurch hat Fritz auch mal Zeit, mit einigen wenigen Blicken das vielfältige Geschehen entlang den Bahngleisen zu begutachten.



Nun hat Fritz aber Feierabend, und er kann seine 93er im BW abstellen. Noch ein kurzer Gruss zum Kollegen auf der 57 3088 bei der Bekohlungsanlage.



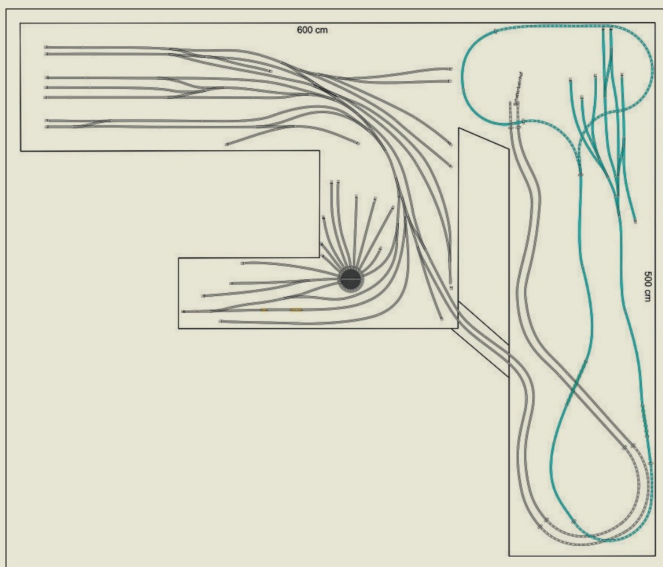
Jetzt ist Fritz in seinem Feierabendelement: der Pflege seines Schrebergartens. Doch zuerst setzt er sich hin und schaut einfach in die Sonne.



Während Fritz ruhig schläft,
wird im BW noch fleissig gearbeitet.

Der Modelleisenbahner Rudolf Hofer und seine H0-Anlage

Eisenbahnen und besonders Modelleisenbahnen können ein Leben lang faszinieren und begeistern. So war es auch bei mir. Angefangen hat es mit dem Geschenk einer Tinplate-Eisenbahn zu meinem fünften Geburtstag. Diese Bahn entwickelte sich Jahr für Jahr mit ein paar Schienen, Weichen und Rollmaterial laufend weiter. Als der Wunsch nach mehr Realitätsbahn aufkam, wurde sie auf Z gestellt, und es begann eine neue Ära mit H0. Diese erste Anlage wurde nach einem Wohnungswechsel (Heirat) abgebaut und die Nummer 2 gleich geplant und zum Teil realisiert. Nach wenigen Jahren stand ein erneuter Umzug an. Mein grosses Glück war, dass die neuen Platzverhältnisse für den Aufbau der Anlage Nummer 3 recht grosszügig waren, so standen mir 3 × 12 Meter für die Planung und den Bau, der mich über 20 Jahre beschäftigen würde, zur Verfügung. Diese Anlage machte nicht nur mir viel Freude, sondern auch meinen Kindern, welche die Züge immer wieder in Bewegung hielten. Als vor einigen Jahren ein erneuter Umzug stattfand, war der neue Platz für die Anlage



Die H0-Anlage von Rudolf Hofer misst stolze 6 × 5 Meter und weist viele Betriebsmöglichkeiten auf.



Für Wartungsarbeiten am Rollmaterial steht im Hobbyzimmer auch ein Arbeitsplatz bereit.

Nummer 4 schon von Anfang an fix eingeplant. Leider konnte die bestehende Anlage nicht vollständig mitgenommen werden. Nach einigen Schnitten mit der Stichsäge quer durch mein Werk konnten nur der Bahnhof und das BW gerettet werden.

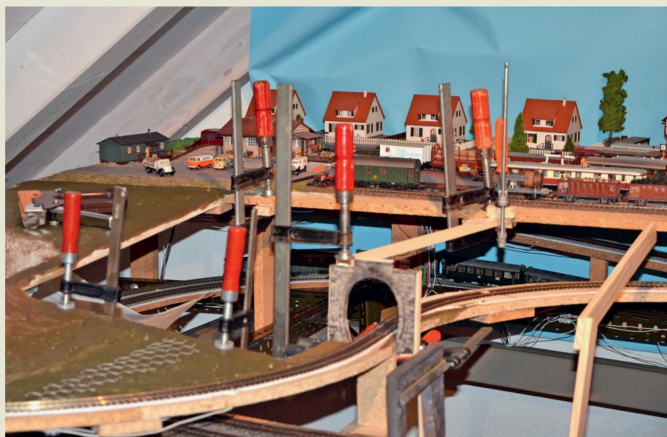
An meiner jetzigen Anlage baue ich nun seit zehn Jahren. Sie soll wieder eine Spiel-eisenbahn in H0 werden, die ein bis drei Personen die Möglichkeit bietet, die Eisenbahn zu bedienen. Das Thema ist eine Eisenbahn in den 1960er-Jahren, die in Süddeutschland angesiedelt ist. Die Gestaltung basiert nicht auf einem konkreten Vorbild. Der Gesamteindruck ist für mich wichtiger als eine 1:1-Kopie. Das Konzept ist eine zweispurige Strecke, die in einem Kopfbahnhof endet. Die Fahrstrecke verläuft über Land und verschwindet in einem Schattenbahnhof. Dieser führt die Züge auf der gleichen Strecke wieder zurück in den Kopfbahnhof Rudolfshofen. Da die Züge nur mit Dampflokspannung bespannt sind, wird immer ein kleineres oder grösseres Manöver durchgeführt. Der Bahnhof ist so konzipiert, dass der einfahrende Zug mit der aktuellen Lok zurück in ein Vor-gleis gedrückt werden kann. Die Tenderloks umfahren dann den Zug und stossen die Wa-

gen für eine erneute Abfahrt an den Bahnsteig. Schleppenderloks werden nach dem Abkoppeln ins BW gefahren, um Wasser und Kohle zu bunkern, und evtl. noch zum Ausschlacken beordert. Anschliessend werden sie wieder über die Drehscheibe für einen neuen Einsatz bereitgestellt. Dieser Vorgang kann natürlich auch bei den Tenderloks durchgeführt werden. Im BW stehen immer genügend einsatzbereite Loks zur Verfügung.

Im Bahnhof Rudolfshofen gibt es auch immer wieder Rangierarbeiten, denn es sind doch einige Nebenanlagen, wie eine Brauerei, Speditionsfirmen, Lagerhallen, Abstellgleise und eine Rampe, angeschlossen. Diese Arbeit übernimmt meist eine Diesellok, die dem Bahnhof zugeteilt ist.

Im Laufe der Jahre hat sich meine Liebe von langen Zügen zu kürzeren Lokalbahnen mit drei bis sechs Wagen verschoben. Dies beeinflusste auch die Gleisplanung auf der aktuellen Anlage. Neben der beschriebenen Gleisführung ist eine zweite unabhängige Nebenbahnstrecke ebenfalls in H0 eingebaut. Meine Schwäche für Kopfbahnhöfe hat sich auch auf diese Strecke übertragen. Der kleinere Lokalbahnhof Wildbach ist mit sechs Gleisen ausgestattet, wobei drei für den Personenverkehr vorgesehen sind. Kleine Gewerbe geniessen einen direkten Bahnanschluss, was auch wieder interessante Manöver für die Zugzusammenstellung beinhaltet. Die Strecke verläuft etwas erhöht einspurig und in einer versteckten Kehrschleife wieder zurück. In der Kehrschleife können fünf Züge abgestellt und bei Bedarf wieder auf die Strecke geschickt werden.

Jetzt noch ein paar Hintergrundinfos dazu, wie die Züge ihre Ziele erreichen und dem Fahrdienstleiter gehorchen. Gefahren wird auf beiden Strecken mit H0-Gleichstrom. Die Steuerung erfolgt analog. Die Weichenstellungen erfolgen vom selbst gebauten Stellpult mit Impulsskippschaltern über einen Verstärker zu den PECO-Weichenantrieben. Interessant ist, dass die Schaltung vom Artikel «Schluss mit verschmorten SRK» von Heiner Dornbierer aus dem ersten Magazin «Die Modell-Eisenbahn» stammt. Diese bewährte Steuerung wurde vor Jahren von meinem Freund Bruno auf einige Printplatten aufgebracht, die noch immer bestens funktionieren. Die



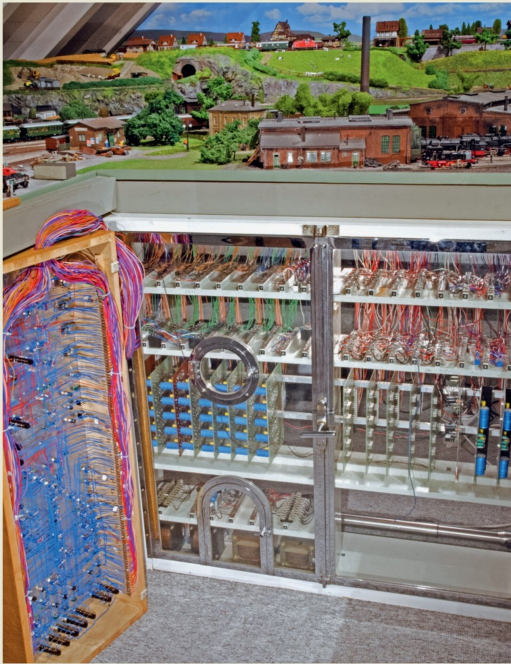
Der Untergrund wird mittels Holzleisten erstellt und gibt schon die ungefähre Form vor.



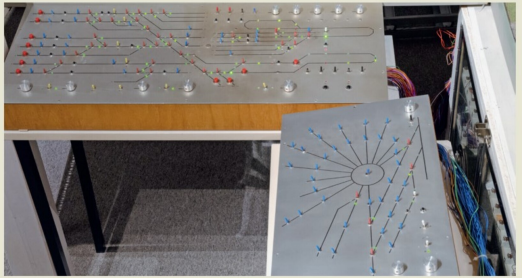
Mit Drahtgitter, Haushaltspapier, Leimgemisch und Modelliermasse wird die Landschaft gebildet.



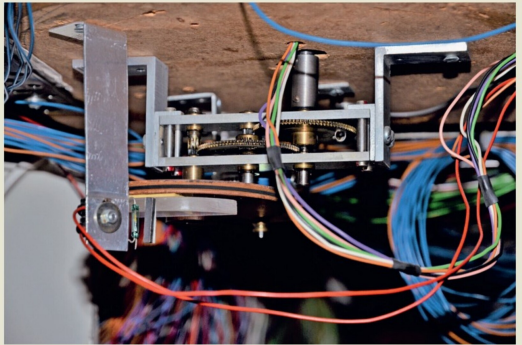
Für eine bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof Wildbach wurde eine Einstiegs Luke gebaut.



Hinter dem Stellpult ist der zentrale Verteilerkasten angeordnet.



Die beiden Schaltpulte sind ebenfalls im Eigenbau entstanden.



Den Drehscheibenantrieb hat Rudolf Hofer selber gebaut.

Blocksteuerung, der Schattenbahnhof, die Signale, die Langsamfahrstrecken und die Gleisverriegelungen werden alle mit SRK und den dazugehörigen bistabilen Erni-Relais geschaltet. Die Relais sind ebenfalls auf Printplatten aufgebracht. Jede Lok hat einen Permanentmagneten montiert. Die bistabilen Relais haben den grossen Vorteil, dass beim Einschalten der Elektrik der letzte Zustand der Schaltungen gleich wieder besteht. Diese Schaltungen haben sich als sehr stabil erwiesen, einen verschmolzenen SRK kenne ich nicht. Gefahren wird

mit zwei verschiedenen Gleichstromsystemen. Im Bahnhof Rudolphshofen und im BW ist eine Halb-/Voll-Wellensteuerung mit zuschaltbarer Verzögerung/Beschleunigung im Einsatz. Der Bahnhof kann mit zwei Steuerungen gefahren werden. Einzelne Segmente können wahlweise dem Regler A oder dem Regler B zugeschaltet werden. So kann während einer Einfahrt zum Beispiel in einem anderen Sektor manövriert werden, dies braucht jedoch volle Konzentration, sonst... Auf den Fahrstrecken und im Bahnhof Wildbach wird mit Impuls-

breitenmodulations-Gleichstrom gefahren. Die Fahrstrecken sind in einzelne Abschnitte unterteilt und mit einem separaten Regler versehen. Die Übergänge von einem Stromkreis in den anderen werden via Reed und Relais geschaltet, sodass keine Bocksprünge der Loks zu sehen sind. Die Verdrahtung über einen zentralen Verteilerkasten hat sich trotz etwas Mehraufwand gelohnt. Die ganze Verdrahtung wurde natürlich zwecks Rekonstruktion bei Defekten oder Anpassung protokolliert. Dies ist fast ein Hobby für sich. Das zeigte sich



Neben den technischen Details achtet Hofer auch auf die Landschaftsdetails.



Der Lohn der Arbeit sind die entspannten Momente hinter dem Bedienpult.



Die H0-Anlage auf dem heimischen Dachboden zeigt sowohl städtische als auch ländliche Motive auf. Der Kopfbahnhof bringt spannenden Betrieb mit sich.

deutlich beim letzten Umzug und bei der Wiederinbetriebnahme der Anlage 3 mit den eingesetzten Anlagenteilen. Zum Glück hat sich mein langjähriger Kollege und Eisenbahnfreund Felix für die Mithilfe unter der Anlage begeistern lassen. Seit dieser fast zweijährigen Aktion treffen wir uns im Winter jede Woche zum «Isebahnle». Eine kleine Spezialität ist die Steuerung der selbst gemachten Drehscheibe. Ein Platten-Spielmotor treibt ein grösseres Rad an, das auf einem Getriebe befestigt ist. Die Ausgangswelle des Getriebes verbindet direkt die Drehscheibenbrücke, die dann genau auf die Gleise angepasst werden muss. Dem Motor ist ein monostabiler Reed vorgeschaltet, der Dauerstrom bezieht. Ausser der Magnet, der auf dem Rad befestigt ist, unterbricht, dann bleibt die Brücke stehen. Dies geschieht aber nur bei sehr langsamer Drehzahl und immer im gleichen Verhältnis. (Dies ist nur die Kurzversion.)


Nun noch ein paar Zeilen zum sichtbaren Teil meiner Anlage. Das Grundgerüst besteht aus Metallprofilen, die sich sehr gut bewährt haben. Das Bahntrasse wurde aus Spanplatten von 10 mm Dicke ausgesägt und mit den Profilen verschraubt. Das Gleisbett entstand aus 3 mm dickem PE-Schaum, der in Streifen geschnitten und dann auf das Trasse geleimt wurde. Dies ergibt eine angenehme Geräuschdämmung. Das einge-

setzte Schienenmaterial stammt von PECO Streamline 100. Die Flexschienen und die Weichen mit den verschiedenen Abzweigwinkeln wurden direkt auf die PE-Schaumbettung aufgeleimt. Die Weichenantriebe und die dazugehörigen Rückmelder stammen ebenfalls von PECO. So kann auf den zwei Schaltplätzen die Weichenstellung mit LED angezeigt werden. Die Schienen wurden vor dem Einschottern farblich behandelt. Der Schotter kommt aus dem Aquariumgeschäft und wurde mit verschiedenen Farbtönen eingefärbt. Die Einschotterung erfolgte ganz konventionell. Die Entkuppeler, die es bei zwei Kopfbahnhöfen in grösserer Anzahl braucht, sind Eigenbauten. Das Gelände wurde hauptsächlich mit Holzleisten, Drahtgitter, Haushaltspapier, Leimgemisch und Modelliermasse hergestellt. Auch wurden sehr viele Naturprodukte wie Holzwämme für Felsen, Erde für Äcker, Steine, Sand oder getrockneter Rasen eingesetzt.

Bei der Landschaftsgestaltung kamen sehr viele eigens hergestellte Produkte wie Islandmoos, das mit einem Wasser-Glycerin-Gemisch getränkt und eingefärbt wurde, zum Einsatz. Dieses Moos wurde zum Teil in einer alten Kaffeemühle zerkleinert und für die Begrünung eingesetzt. Bei den Bäumen und Sträuchern ist die Basis meist Naturholz von Sträuchern, die dann mit

unterschiedlichen selbst gemachten Streumaterialien beflocht wurden. Die Häuser und Schuppen entstanden aus bekannten Bausätzen, die farblich nachbehandelt wurden. Für kleinere Bauten hat sich der Eigenbau bewährt.

Jetzt noch zum Zweitwichtigsten einer Eisenbahnanlage: dem Fahren und Spielen. Gefahren wird mit Dampflokomotiven und auf der Nebenbahn auch mit Diesellokomotiven von Herstellern wie Roco, Fleischmann, Rivarossi, Liliput, Tillig, Brekina und PKO. Spielern können bis drei Personen von zwei unabhängigen Stellplätzen aus. Einer bedient die Hauptstrecke, der Zweite das BW, und der Dritte betreut die Nebenbahn. Dies hat schon manchen unterhaltsamen Abend mit Freunden gebracht und mich somit in meiner Grundidee, eine Spielbahn zu bauen, bestärkt.

So begleitete mich die Modelleisenbahnerei von Kindesalter bis ins Rentenalter. Fast täglich war ich mit dem Sammeln von Grundmaterialien und Eisenbahnartikeln beschäftigt, und das Bauen an der Anlage war eine willkommene Abwechslung zum Berufsleben. Wichtig waren mir auch das Literaturstudium zum Erlernen von neuen Techniken und das Fotografieren. Die Modelleisenbahn ist und bleibt für mich eines der faszinierendsten und abwechslungsreichsten Hobbys. 



Markt | Messebericht

Spielwarenmesse Nürnberg

Bereits zum 71. Mal geht Ende Januar, Anfang Februar 2020 die Spielwarenmesse in Nürnberg über die Bühne. Das LOKI-Team wird auch in diesem Jahr vor Ort sein. Wir sagen Ihnen, auf welche Neuheiten – insbesondere mit Schweizbezug – Sie sich freuen können. Und wir fühlen der Branche den Puls.

Foto: Zoltan Tamassy



Rollmaterial | Porträt

ÖBB 4010 «Transalpin»

Österreichischer Charme auf Schweizer Gleisen: Auf den ÖBB 4010 «Transalpin» der Firma Jägerndorfer Collection musste die Spur-N-Gemeinde lange warten. Bereits 2017 wurde das Modell angekündigt, im Herbst 2019 wurde endlich geliefert. LOKI-Autor Manfred Merz schaut sich das Modell an.

Foto: Manfred Merz



Report | Nachwuchs

Den Nachwuchs fördern

Die Modelleisenbahnszene sei überall, heisst es landauf, landab. LOKI-Autor Andreas Tschopp hat bei einer Reihe von Modelleisenbahnklubs (MECE, NBCB, MECA, MECF, MECL) nachgefragt, was sie gegen den Nachwuchsmangel tun. Eines ist klar: An Initiative mangelt es bei den Vereinen nicht.

Foto: Andreas Tschopp

Ab 21. Februar 2020 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. 2 | 2020 (Februar 2020)

40. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 14.50

Europa: auf Anfrage

Jahresabonnement

Jahresabo «Analog»

11 Printausgaben inkl. E-Paper des aktuellen Hefts, CHF 130.–

Jahresabo «Panorama»

11 Printausgaben inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 150.–

Jahresabo «Digital»

11 E-Paper inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 130.–

Auslandspreise: www.loki.ch

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

Wolflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern

Telefon +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)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

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

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratmanagement, Manuela Stollina und Vanessa Jost

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

inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag AG, Wolflistrasse 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, Wolflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb in Deutschland, Österreich und den Niederlanden

Über ausgewählten Fachhandel für Modellbahnen

oder per Abonnement

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 versagen 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 Fotografenausschreibung ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



LOKI Kalender

Schweizer Bahnen

Zwölf jahreszeitlich stimmige Aufnahmen von Schweizer Bahnen in feinsten Kombination mit landschaftlicher Schönheit, mit diversen Zusatzbildern. Der LOKI Kalender 2020 wurde 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 Rheinfall, gezeigt.

27.–

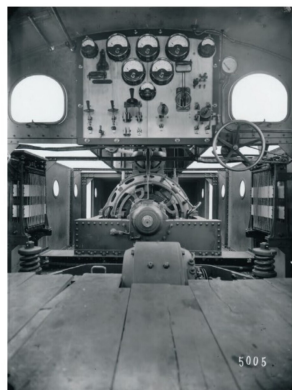
CHF/EUR je Kalender
zzgl. Versandkosten

Bonusbilder

in beiden Kalendern

www.loki.ch

einfach und bequem
online bestellen



Kilian T. Elsasser

Bahnen unter Strom

Die Elektrifizierung der Schweizer Bahnen

Die Elektrifizierung der Schweizer Eisenbahnen ist unumstritten eine identitätsbildende Erfolgsgeschichte – kein anderes Land hat mit so viel Mut und Hartnäckigkeit seine Bahnen elektrifiziert. Was 1888 mit einem kleinen Trambetrieb in der Industriestadt Vevey begann, entwickelte sich zu einem Stützpfeiler des öffentlichen Verkehrs und zu einem Innovationschub für die Elektroindustrie. Nach der erfolgreichen Elektrifizierung der BLS im Jahr 1913 folgten die SBB mit der Gotthardlinie. Klassiker wie das «Krokodil» zogen nun doppelt so schwere Züge bedeutend schneller als Dampflokomotiven über den Gotthard.

128 Seiten, gebunden, Dezember 2019, CHF 49.–
978-3-7272-6111-4

Bestellen Sie direkt online: www.staempfliverlag.com

Stämpfli Verlag AG

Wölflistrasse 1 | Postfach | 3001 Bern | Tel. +41 31 300 66 77 | Fax +41 31 300 66 88 | order@staempfli.com

Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten | 1705–8/20

Stämpfli
Verlag