

Rollmaterial Breda-Lok von A.C.M.E.



Rollmaterial

Noch mehr Anhänger
für die Grossmutter



Anlage

Mehr Vorbildtreue durch
getarnte Signalkästen



Anlage

Eine N-Anlage braucht
eine Frischzellenkur



Corona, Corona und noonemol Corona






In den letzten Tagen, Wochen, gar Monaten hat ein Thema die Welt geprägt wie kein zweites, das Coronavirus. Im Blätterwald gab es in der letzten Zeit praktisch keine Titelseite mehr, die nicht in irgendeiner Form mit dem Virus zu tun gehabt hätte. Im Schweizer Fernsehen gibt es zur Primetime Sondersendungen der Nachrichtenredaktionen, und sogar die «heiligen» Samstagabendkisten der Unterhaltungsabteilung wurden zeitweise komplett auf Corona umgemünzt. Statt eng tanzen bei «Darf ich bitten?» hiess es jetzt im Hauptprogramm bei «Zäme dihei» Abstand halten. Sogar die unzähligen privaten Regionalfernsehsationen übertragen im Nachmittagsprogramm anstelle von Teleshoppingsendungen Pressekonferenzen zur aktuellen Corona-Lage, und am Sonntagmorgen flimmern, solange das Verbandsverbot gilt, Gottesdienste über die Mattscheiben.

Auch ich als begeisterter Modelleisenbahner und LOKI-Redaktor muss auf einmal statt über die schönen Seiten unseres gemeinsamen Hobbys über Firmenpleiten, Lieferverzögerungen und Annullierungen von Modellen schreiben. Noch Ende Januar verweilte ich für die LOKI an der Nürnberger Spielwarenmesse, damals haben wir im Team noch gewitzelt: «Komm, wegen Corona gehen wir dieses Jahr nicht in die Halle mit den Plüschtieren aus China, sondern bleiben lieber bei den Modelleisenbahnen!» Gut zwei Monate später ist die Welt eine andere, und ehrlich gesagt bin ich froh, dass wir nicht in die Halle mit den pinken Einhörnern und Teddybären gegangen sind.

Liebe Leserin, lieber Leser, wie verbringen Sie diese schwierigen Zeiten? Machen Sie es wie unser Autor Manfred Merz und digitalisieren Lokomotiven am Laufmeter? Oder gehören Sie wie ich zu jenen, die sich nun dem Stapel an gehorteten Modellhäuschen annehmen und diese endlich zusammenbauen? Vielleicht haben Sie aber auch gerade gar keine Lust auf die Modelleisenbahn! Schreiben Sie mir doch, wie Sie den Notstand überbrücken, und vor allem: «Blybe Sy xund!»

Herzlichst, Ihr
Stefan Treier

stefan.treier@loki.ch

Besuchen Sie uns auch unter:     



Bernstrasse 101
3018 Bern
Internet/Shop:
www.bahnorama.ch
Tel/Fax:
031 992 85 88
Mail:
info@bahnorama.ch

Wir suchen (altershalber) einen Nachfolger.
Zur Reduzierung des grossen Warenlagers an
Rollmaterial gewähren wir bis auf weiteres auf das
gesamte Warenlager von **Fabrikneuen Loks** von

Hag und Märklin

20% Rabatt

auf den empf. Fabrikpreisen. Die meisten Loks mit
MFX Decodern und neuer Elektronik.

LOKI DEPOT HORW

Kantonsstrasse 71, 6048 Horw, Tel. 041 340 46 46
Öffnungszeiten nach behördlicher Bewilligung,
Tel. Bestellungen sind jederzeit möglich.

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

www.wemoba.ch

Modelleisenbahn Profi Zentrum

Home | Onlineshop | Über uns | Newsletter | Termine | Links

Es wurden 3328 Artikel gefunden | Sortierung nach Artikelnummer

Onlineshop
+
Ladenfläche auf 500m²

Tel. 032 376 07 77 - info@wemoba.ch
Büttenbergweg 19, 2542 Pieterlen
„Chunsch im Lade verbi, isch es Kaffi derbi“

EMMENTALBAHN
Nostalgie und Erlebnis.

Museumsbahnfahrten
2020



Daten: 10. Mai / 13. + 14. Juni / 12. Juli / 9. August / 13. September (ohne Postauto) / 11. Oktober 2020

Fahrplan Züge Huttwil – Sumiswald-G. – Huttwil

11:20	16:20	ab	Huttwil	an	10:57	15:57
11:24	16:24		Huttwil Spz. X		10:53	15:53
11:32	16:32		Dürrenroth		10:47	15:47
11:34	16:34		Mussachen		10:42	15:42
11:39	16:39		Häusernmoos		10:38	15:38
11:45	16:45		Affoltern-Weier		10:34* 15:34*	
11:49	16:49		Griesbach X		10:26	15:26
11:52	16:52		Gammatal X		10:23	15:23
11:55	16:55	an	Sumiswald G.	ab	10:20	15:20

Fahrplan Postauto Sumiswald-G. – Huttwil – Sumiswald G. via Fritzenfluh

Sumiswald G.	10:25	12:25	15:25
Wasen i. E.	10:35	12:35/50	15:35
Fritzenfluh	10:40	12:55	15:40
Huttwil an	10:50	13:05	15:50
Huttwil ab	11:20	14:00	16:20
Fritzenfluh	11:30	14:10	16:30
Wasen i. E.	11:35	14:15/35	16:35
Sumiswald G.	11:45	14:45	16:45



Daten: Wie oben, ohne 13. September

Fahrplan Züge Sumiswald-G. – Wasen i. E. – Sumiswald G.

12:20	ab	Sumiswald G.	an	14:55
12:26		Ei X		14:49
12:38		Oberel X		14:37
12:45	an	Wasen i. E.	ab	14:30

www.emmentalbahn.ch

Hinweise

- ☐ Sämtliche Züge führen einen bedienten Buffetwagen mit
- X Halt auf Verlangen beim Zugbegleitpersonal / Tastenknopf an der Haltestelle
- * Umsteigemöglichkeiten auf den Bus nach Affoltern-Dorf zur Schaukäserei
- ☘ Trockenes Wetter / technische Störungen am Rollmaterial können zum Einsatz von Elektro- oder Diesellokomotiven führen
- ☘ Am 13. Juni 2020 (Gotthelfmärit) verkehren zusätzlich Züge nach Wasen i. E.: Wasen i. E. ab 13:00 / Sumiswald an 13:25 / ab 13:50 / Wasen i. E. an 14:15
- ☘ Am 13. September 2020 (Slow-Up Emmental-Oberaargau) verkehren die Züge nach einem verdichteten Spezialfahrplan mit Dampf- und Elektrolokomotiven



Foto: Sébastien Fabre

Beim Stöbern im Internet hat sich Sébastien Fabre in Minenwagen in Spur IIm verguckt. Da diese nicht zum Verkauf standen, hat er sie sich kurzerhand selbst gebaut. Ab Seite 30 zeigt Fabre, wie er das gemacht hat. Das Interessante an der ganzen Sache: Für den Bau der Modelle hatte er weder Zeichnungen noch Pläne, sondern bloss ein Video. **Seite 30**



Foto: Andreas Tschopp

Wieso das Bahn- und Verkehrstechnikunternehmen Innolutions ausgerechnet in die Fabrikation von Modelleisenbahnen in den Spurweiten G und IIm eingestiegen ist, zeigt uns LOKI-Autor Andreas Tschopp. Er hat das Unternehmen im aargauischen Villnachern besucht und kann auch von einem italienischen Konstrukteur berichten. **Seite 38**



Foto: Dominik Gurtner

In Minusio hat sich Bruno Mätzler seine eigene kleine Modelleisenbahnwelt im Massstab 1:87 erschaffen. LOKI-Autor Dominik Gurtner hat den Modellbahner noch vor dem Ausbruch des Coronavirus in seinem sonnigen Zuhause im Tessin besucht und nimmt Sie mit auf eine spannende Reise durch eine facettenreiche H0m-Anlage. **Seite 86**

Rollmaterial | Porträt 18

Die Breda Be 6/8 201 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) von A.C.M.E. in H0.

Rollmaterial | Porträt 24

Noch mehr Anhänger für die Grossmutter! Vorschläge und Tipps aus der Leserschaft.

Rollmaterial | Bau 30

Sébastien Fabre baut wunderbare Minenwagen im Massstab 1:22,5.

Report | Szene 38

Das Bahntechnikunternehmen Innolutions steigt in den Modelleisenbahnbau ein.

Report | Szene 42

Modellbahnneuheitenschau im fahrenden Zug zwischen Montreux und Gstaad.

Anlage | Bau 68

Daniel Wietlisbach über das Tieferlegen von Märklin-Signalkästen in H0.

Anlage | Technik 74

Kikerikiii - Peter Marriott über das Noch-Soundmodul «Auf dem Bauernhof».

Anlage | Bau 76

Manfred Merz will seine uralte Spur-N-Anlage der Sauschwänzlebahn aufmotzen.

Anlage | Porträt 86

Bruno Mätzlers H0m-Anlage nach Walliser und Bündner Vorbild.

Markt	Szene
6 Marktspiegel	44 News
49 Börse	48 Veranstaltungen
53 Medientipps	50 Leserseite
	54 Bahn aktuell

gedruckt in der
schweiz

Titelbild



Foto: Werner Frey

Nach Jahren des Wartens wurden nun die ersten Modelle der (werkseitig bereits ausverkauften) BLS-Lokomotive Be 6/8 des italienischen Herstellers

A.C.M.E. endlich ausgeliefert. LOKI-Autor Werner Frey hat sich die «Italienerin in BLS-Braun» genauer angeschaut. Sein Fazit lässt sich so zusammenfassen: Was lange währt, wird endlich gut! **Seite 18**

Marktspiegel

Ilm | LGB

Rhätisches Kraftpaket in Ilm

Gross war der Andrang von Fachhändlern und Presse im Januar des letzten Jahres, als LGB in der Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn in Landquart das Modell der RhB-Lokomotive Ge 6/6^{II} in der Jubiläumslackierung (60 Jahre – 6 Millionen Kilometer) vorstellte. An der Spielwarenmesse in Nürnberg wurde im Januar dieses Jahres dann die grüne Version (Art.-Nr. 22062) angekündigt, welche nun bereits in die Auslieferung gelangt ist.

Neu sind in der Lokomotive für die Pantografensteuerung zwei Servomotoren verbaut, welche den «Fliegenklatschen-Effekt», das zackige Heben und Senken des Stromabnehmers, verhindern. Dank den beiden Servos gleitet der Pantograf langsam an die Fahrleitung. Damit das 65 cm lange Modell auch durch den kleinen LGB-Radius R1 passt, wurde die Gelenknachbildung am Rahmen als Steckteil ausgeführt. Wer R2-Radien verlegt hat, kann die beiden Teile sorglos links und rechts am Lokkasten montieren.

Auf unserer Website haben wir für Sie ein kleines Video über die Sound- und Fahreigenschaften des grünen rhätischen Kraftpakets bereitgestellt:



Den zweiachsigen Bernina-Bahn-Personenwagen in der grün-creme Farbgebung, wie er bei der Rhätischen Bahn im Einsatz war, kennen wir bereits als B 2082 und B 2084 von LGB. Zur Ergänzung des Fahrzeugparks hat LGB das Modell nun als B 2083 aufgelegt (Art.-Nr. 33552).

Ebenfalls neu im Handel ist der RhB-Schiebewandwagen Hai-ztvz 5139, der für die Bündner Güterbahn Werbung macht (Art.-Nr. 48573).

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.



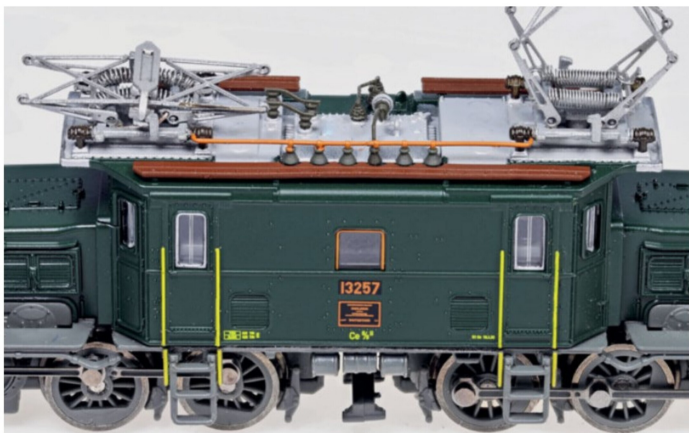
N | Jägerndorfer

Schweizer Reptilien auf Schienen

Bereits im Fachhandel greifbar ist das lange erwartete Krokodil Ce 6/8^{II} der SBB von Jägerndorfer in der grünen Variante mit Schrägstangenantrieb. Das Modell macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck: Es ist detailliert, fein und tief graviert und in den richtigen Farben lackiert und bedruckt. Über die Gestänge werden alle Antriebsachsen angetrieben, pro Laufgestell jedoch nur eine direkt über das Getriebe. Die Lok kann mittels kullissengeführter Normkupplungsaufnahmen nach NEM 355 leicht mit handelsüblichen Kurzkupplungssystemen ausgerüstet werden. Das Modell ist mit 55,4 Gramm im Vergleich zu Wettbewerbsprodukten sehr leicht, was eine echte Herausforderung für Antrieb und Haftreifen darstellt, das Drehmoment des Motors effektiv auf die N-Gleise zu bringen. Die N-Maschine ist in einer analogen Variante mit Next18-Schnittstelle oder gleich werkseitig digitalisiert mit Sound erhältlich. Den in der Betriebsanleitung aufgeführten ZIMO-Decoder mit der Art.-Nr. «MX649N18» gibt es bei ZIMO nicht, ausserdem ist dort von einem «österreichischen Krokodil» die Rede: Hier hat der «Schreibfehlerteufel» aber ordentlich zugeschlagen ...

- Ce 6/8^{II} 13254 grün, analog, Next18-Schnittstelle, **Sonderserie Schweiz**, Art.-Nr. 62140
- Ce 6/8^{II} 13257 grün, analog, Next18-Schnittstelle, Art.-Nr. 62120
- Ce 6/8^{II} 14254 grün, digital mit Sound, **Sonderserie Schweiz**, Art.-Nr. 62120
- Ce 6/8^{II} 13257 grün, digital mit Sound, Art.-Nr. 62122

Teilweise nur im Schweizer Fachhandel erhältlich.



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

Domleschger Ruine und Bündner Kirche

Noch vor dem Corona-Lockdown gelangten erste Graubündner Häuser des italienischen Kleinserienherstellers P.I.R.A.T.A. in den Fachhandel (siehe LOKI 2 | 2020). Nun sind weitere neue Modelle auf den Markt gekommen. Es sind dies die Burgruine Sils im Domleschg (Art.-Nr. HRB-0211) und das Modell einer typischen Bündner Kir-

che (Art.-Nr. 0210). Der deutsche N-Bahn-Spezialist Michael Bange von AB-Modell schreibt auf seiner Website: «Ob es weiterhin die Möglichkeit gibt, die gleichen Modelle nachzubestellen, können wir nicht beurteilen.» Wer sich also eines der bereits fertig gestalteten Modelle ergattern möchte, der sollte sich beeilen.

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 Stuckenhahn 6, D-58769 Nachrodt
Fax +49 (0) 2352334862
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de



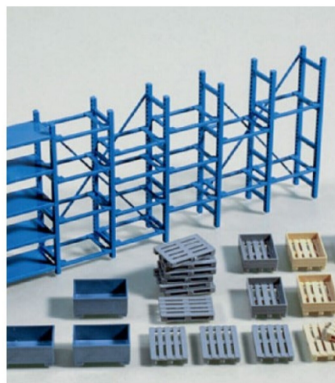
HO | Auhagen

Neue Laubbäume und ein Hochregallager

Zehn frisch gepflanzte Laubbäume, noch durch Baumpfähle und Gurte gestützt, warten auf ihren Platz auf der Modellbahnanlage. Für das Blätterkleid liegt den Bäumen eine Foliage bei. Die kleine Bodenplatte passt in das Raster der Gehwegplatten (Art.-Nr. 42 657) und kann mit dem Baumgitter (Art.-Nr. 42 658) ergänzt werden.

Sie gehören in jedes Lager, die schweren Industrieregale zur Lagerung von Europaletten. Auhagen hat nun ein erweiterbares Industrieregalsystem in 1:87 im Sortiment. Die Regalböden können dabei je nach Bedarf eingesetzt werden. Zur Ausgestaltung dienen 24 Europaletten in zwei Versionen sowie 4 Blechkisten (Art.-Nr. 41 660).

Erhältlich im Fachhandel.



HO | ALBERT MODELL/EYRO

Vier verschiedene Schmierereien in 1:87

Selten sind sie geworden, saubere, nicht verschmierte Güterwagen auf Schweizer Schienen. Fast nur noch auf der Modellbahn gibt es die sauberen Güterzüge, die so aussehen, wie das Original eigentlich aussehen sollte. Um ein wenig mehr Realität auf die heimische Anlage zu bringen, hat der innovative Händler EYRO aus dem Berner Oberland zusammen mit ALBERT MODELL vier «verunstaltete» Versionen des SBB Hbbilns 245 ausgeliefert. Anhand von Fotos wurden im Digitaldruckverfahren Graffiti auf das saubere Modell aufgetragen. Die technischen Anschriften der Wagen wurden mittels Tampondruck angebracht.

Lieferbar sind die folgenden Modelle für die Epoche VI:

- SBB Hbbilns 245 448-6 GAUNER-PACK, Art.-Nr. 245015
- SBB Hbbilns 245 444-5, Art.-Nr. 240516
- SBB Hbbilns 245 375-1 Dschungelbuch, Art.-Nr. 245017
- SBB Hbbilns 245 355-3, Art.-Nr. 240518

Exklusiv erhältlich bei:
EYRO Modellbahn GmbH
 3800 Interlaken
info@eyro.ch
www.eyro.ch


HO | Viessmann

Strassentunnelportale mit Spiegeleffekt



Aus dem Hause Viessmann kommen gleich zwei neue Strassentunnelportale mit Tiefenwirkung in den Handel. Um die heimische Anlage noch realistischer aussehen zu lassen, wendet Viessmann beim Tunnelportal einen Spiegeltrick an, sodass der Tunnel länger wirkt, als er ist.

Die Beleuchtung für den Strassentunnel wird mittels LED-Lämpchen umgesetzt und durch die Spiegelung vermehrt. Erhältlich sind die Portale als klassische Version unter der Artikelnummer 5097 und als moderne mit der Nummer 5098.

Beiden Tunnelportalen liegt ein 18 cm langer Strassenabschnitt aus der Vollmer-Steinkunstserie bei.

Erhältlich im Fachhandel.

Bunte Wagen für die Schweiz

Im Fachhandel abholbereit ist der mit FERCAM-Aufliegern beladene Doppeltaschen-Gelenkwagen Bauart T2000 der Wascosa aus der Epoche VI (Art.-Nr. 825010). Die Wagen sind variabel mit Containern und Aufliegern beladbar. Die Fertigung aus Metalldruckguss sorgt für ein gutes Leistungsgewicht, die spitzengelagerten Radsätze für ausgezeichnete Leichtlauf Eigenschaften. Als nettes Gimmick verfügen die FERCAM-Auflieger über unterschiedliche Heckansichten (Hai/Helikopter).

Zur Ergänzung von Güterzügen aus der Epoche V eignet sich der SBB-Schiebeplanwagen Rils der gleichen Epoche (Art.-Nr. 837702) bestens. Das Modell zeichnet sich durch eine detaillierte Ausführung mit separat angesetzten Griffstangen, eine sehr ansprechende realistische Struktur der Platte sowie durch rechteckige Puffer aus. Der N-Wagen ist vorbildgetreu lackiert und beschriftet.

Täglich in der Schweiz anzutreffen ist der Schiebeplanwagen Bauart Rils der Deutschen Bahn AG (DB-Cargo) aus der Epoche V (Art.-Nr. 837703). Die Modelleigenschaften entsprechen denjenigen des zuvor vorgestellten SBB-Wagens (Art.-Nr. 837702), deshalb einige Fakten zum Vorbild: Da der Wagen keine Rungen besitzt, übernehmen seitliche Saumleisten von 25 Millimetern Höhe die Sicherung gegen Querverschiebung des meist palettierten Ladegutes. Zusätzlich befinden sich 15 Verzurösen je Seite an den äusseren Langträgern. Ausserdem sind an den Stirnwandinnenseiten in 3500 Millimetern Höhe weitere Verzurösen zu finden.

Ebenfalls zum alltäglichen Bild auch auf Schweizer Gleisen gehört der Taschenwagen Bauart Sdgmns 33 der Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE) aus der Epoche VI (Art.-Nr. 825054). Beladen ist er mit zwei Tankcontainern der Spedition «Rinnen». Der Wagen ist aus Metalldruckguss gefertigt, vorbildgemäss lackiert und reichlich fein bedruckt.

«Post für dich»: So wird auch den nicht eisenbahnaffinen Zeitgenossen sofort klar, was in den gelben Wagen transportiert wird, nämlich Post. Da die Wagen in freier Wildbahn meist in Ganzzügen unterwegs sind, bietet Fleischmann die N-Modelle konsequenterweise im Zweierstern an (Art.-Nr. 838312). Die Wagen wurden neu konstruiert. Sie sind fein graviert, mit separat angesetzten Griffstangen verfeinert und in den richtigen Farben lackiert sowie fein bedruckt. Einer der beiden Wagen ist mit aufgedruckten Zugstafeln ausgerüstet.

Alle Modelle sind mit einer Kupplungsaufnahme nach NEM 355 ausgestattet und mit spitzengelagerten Radsätzen versehen.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Busch

Der legendäre Mercedes Silberpfeil in H0



Wir schreiben den 22. August 1954: In Bern findet das Autorennen «Der grosse Preis der Schweiz» statt. 16 Fahrer treten in ihren schnellen Flitzern auf dem Rundkurs um die Bundesstadt an. Unter ihnen befindet sich auch der argentinische Fahrer Juan Manuel Fangio, der für Mercedes antritt und das Rennen auch gewinnt.

Busch hat nun in Erinnerung an den GP der Schweiz das Modell des Mercedes Silberpfeil W196 mit der Startnummer 4 und dem Fahrer Fangio unter der Artikelnummer 47002 an den Fachhandel ausgeliefert. Es war übrigens das letzte Rundrennen in der Schweiz: Nach der Katastrophe von Le Mans wurden in der Schweiz Formel-1-Rennen gesetzlich verboten.

Erhältlich im Fachhandel.

H0m | BEMO

Neues für die «kleine Rote»

Mitte April konnte BEMO die Ge 4/4^m 644 «Savognin» mit dem grossflächig aufgetragenen Schriftzug «Rhätische Bahn, Ferrovia retica, Viafier retica» und dem bekannten RhB-Logo ausliefern. Das Vorbild der schmucken Modelllok wurde 1994 in Betrieb gesetzt und durchlief als erste Maschine der Ge-4/4^m-Serie 2017 ein umfassendes Refitprogramm. Seither ist die 62 Tonnen schwere Maschine mit einer Dualbremse ausgestattet, was den Einsatz vor den neuen Albulagliederzügen möglich macht. Die Lok ist als analoge Version mit der Artikelnummer 1259 174 und als digitales Modell mit Sound unter der Nummer 1359 174 erhältlich.



Bereits seit Ende März im Fachhandel ist der Triebwagen Abe 4/4^m mit der Betriebsnummer 43, wie er auf der Berninalinie zwischen St. Moritz und Tirano verkehrte, erhältlich. Das Modell ist im Betriebszustand der Epoche IV-V gehalten und analog (Art.-Nr. 1266 143) wie digital

(Art.-Nr. 1366 143) erhältlich. Zur aktuellen Situation schreibt BEMO, dass die Produktion in Uhingen im Moment ohne nennenswerte Unterbrechungen weiterläuft und auch die Lieferanten in China ihre Arbeit teilweise wieder aufgenommen haben.

Erhältlich im Fachhandel.

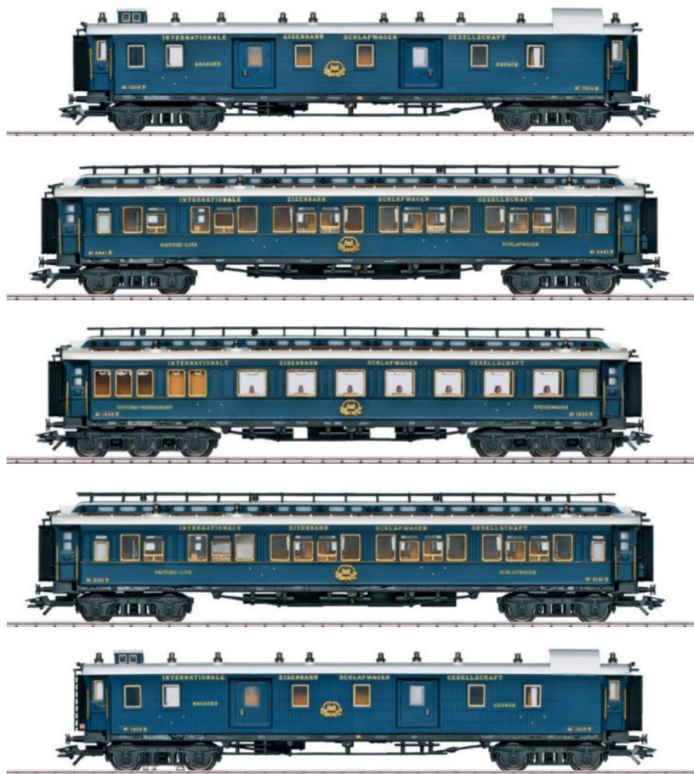


Nostalgische und moderne Simplonzüge

2019 war es genau 100 Jahre her, als sich von Paris aus zum ersten Mal der Simplon-Orient-Express auf den Weg nach Konstantinopel, dem heutigen Istanbul, machte. Märklin und Trix feiern dieses Jubiläum mit zwei Wagensets des legendären Luxuszuges in HO für Gleich- und Wechselstrom. Als be-

sonderes Gimmick hat Märklin im Gepäckwagen einen mfx-Decoder für Licht- und Geräuschfunktionen eingebaut. Die Strom führenden Kupplungen erlauben es dem Modelleisenbahner, die LED-Innenbeleuchtung digital zu schalten. Der Gepäckwagen verfügt zudem über zwei zusätzlich schalt-

bare rote Zugschlusslaternen. Das Grundset besteht aus zwei vierachsigen Gepäckwagen, einem sechssachsigen Speisewagen und zwei vierachsigen Schlafwagen (Art.-Nr. 42790). Erhältlich ist zudem ein Erweiterungsset mit drei verschiedenen CIWL-Schlafwagen (Art.-Nr. 42791).

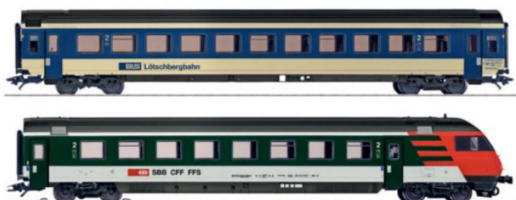


Geografisch bleiben wir auch für die zweite Neuheitenmeldung aus dem Hause Märklin im Wallis: Unter der Artikelnummer 42175 ist ein Set bestehend aus einem SBB-Steuerswagen und drei EW IV der Bern-Lötsch-

berg-Simplon-Bahn (BLS) ausgeliefert worden. Erstmals wurde bei diesen Wagen serienmässig eine LED-Innenbeleuchtung eingebaut. Der Steuerwagen verfügt für die Stromaufnahme über einen Schleifer. Mit-

tels Strom führenden Kurzkupplungen kann so die ganze Komposition mit Strom versorgt werden.

Erhältlich im Fachhandel.



H0/N | Noch

Mauern und Wände als 3-D-Kartonplatten

Die 2019 gestartete Serie der 3-D-Kartonplatten in H0 wurde weiter ausgebaut, und erstmals wird sie auch für die Spur N angeboten. Die 25 × 12,5 cm grossen Platten werden auf starkem Karton mattfarbig bedruckt und anschliessend formgeprägt. Die Mauer- und Dachplatten können mit einer Schere oder einem Bastelmesser zugeschnitten werden. Da sie aus hochwertigem Karton hergestellt sind, lassen sie sich biegen und mit der Heissklebepistole in der Landschaft befestigen.

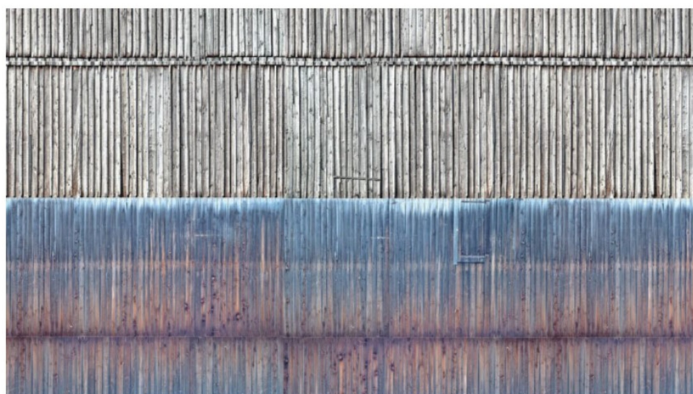
Für die Spur H0 kommen zwei neue 3-D-Kartonplatten heraus:

- Kalksteinmauer, Art.-Nr. 56642
- Industrierwände, Art.-Nr. 56669

Für die Spur N werden insgesamt acht Modelle angeboten:

- Klinker rot, Art.-Nr. 56910
- Bruchsteinmauer bunt, Art.-Nr. 56940
- Bretterwand, Art.-Nr. 56964
- Dachziegel rot, Art.-Nr. 56965
- Biberschwanz rot, Art.-Nr. 56970
- Biberschwanz grau, Art.-Nr. 56971
- Altstadtplaner, Art.-Nr. 56981
- Modernes Planer, Art.-Nr. 56982

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Rietze

Neue Busse fürs Zürbiet und fürs Rheintal

Von Rietze kommen in H0 gleich zwei neue Busmodelle angeliefert. Zum einen der Solaris Urbino 18'19 in der Ausführung des PostAuto-Unternehmens Rolf Stutz AG aus Aegustertal. Der Gelenkbus der Linie 235

des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) weist als Endziel «Ebertswil Schulhaus» aus (Art.-Nr. 77501). Für Modellbahner, welche den Themenschwerpunkt eher in der Ostschweiz angesiedelt haben, gibt es

zum anderen den Mercedes-Benz Citaro '15 der Rheintal Bus AG (RTB). Das Fahrzeug der Linie 301 trägt die Nummer 30 und das Wappen der Stadt Altstätten (Art.-Nr. 73456).

Erhältlich im Fachhandel.



Viel Neues für die Schweiz kommt angerollt!



Sie war eines der Highlights an der diesjährigen Spielwarenmesse, die Ae 8/14 11851 der Schweizerischen Bundesbahnen aus dem Hause Roco. Um die immer schwerer werdenden Züge über den Gotthard zu befördern, entschieden sich die SBB zur Anschaffung von riesigen Doppellokomotiven. Im Jahr 1931 stellten sie die Ae 8/14 11801 in Dienst. Neben dem technischen Konzept lehnt sich auch die äussere Gestaltung der beiden Lokkastenhälften der Ae 8/14 stark an die Ae 4/7 an. 1932 erhielten die SBB eine weitere Ae 8/14, die als Nummer 11851 eingereiht wurde. Sie wurde im Gegensatz zur 11801 jedoch nicht von der SLM und der BBC, sondern von der SLM und der MFO entwickelt. Anlässlich eines Umbaus im Jahr 1961 erhielt die Lokomotive neue geschweisste Führerstände für die sitzende Bedienung, baugleich mit denen der neuen Ae-6/6-Lokomotiven. Die 11851 war in diesem teilmernodernisierten Zustand noch bis 1976 in Betrieb und wurde dann im Jahr 1977 in Bellinzona ausgeschlachtet und in Biasca verschrottet.



Die schwere Doppellock ist eine Neukonstruktion und ist in der digitalen Version mit zwei Decodern (PluX22) ausgestattet.

- Analog, Art.-Nr. 71813
- Digital Sound, Art.-Nr. 71814
- WS / Digital Sound, Art.-Nr. 79814

Auf unserer Website finden Sie ein Video, welches die Ae 8/14 in Aktion zeigt.



Schön bunt kommt die Vectron 193 839 der Salzburger Eisenbahn Transport Logistik (SETG) daher, die seit September 2019 im

Alpendesign im internationalen Güterverkehr im Einsatz steht. Die aufwendig gestaltete Maschine zeigt neben dem berühmten Südtiroler Drei-Zinnen-Gebirge auch das Matterhorn samt Riffelsee und ist wie immer bei Roco in drei Versionen erhältlich.

- Analog, Art.-Nr. 73951
- Digital Sound, Art.-Nr. 73952
- WS / Digital Sound, Art.-Nr. 79952

Der Schweizer Nationalzirkus Knie feierte im letzten Jahr sein 100-jähriges Bestehen. Aus diesem Grund wurden zwei Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen mit einer grossflächigen Werbung für das Rapperswiler Traditionsunternehmen versehen. Neben der Re 420 294 von SBB Cargo auch die Re 460 058 der SBB-Division Personenverkehr. Die rote Lok mit dem Jubiläumssignet und dem Knie-Clown wurde von Roco nun an den Handel ausgeliefert.

- Analog, Art.-Nr. 70656
- Digital Sound, Art.-Nr. 73657
- WS / Digital Sound, Art.-Nr. 78657

Mit der Auslieferung des SBB-Gepäckwagens des Typs D (Art.-Nr. 74574) konnte Roco nun die Serie an EW-II-Fahrzeugen komplettieren. Im letzten Jahr hat Roco die Modellsérie der EW II komplett überarbeitet und auf Vordermann gebracht. Erhältlich sind nach wie vor auch die passenden A-, AB- und B-Einheitswagen II in der Epoche V.

Vom Erfolg überrascht wurde Roco beim Zweier-Set der gelben SBB-Schotterwagen: Innert kürzester Zeit waren die Modelle ausverkauft. Die Salzburger haben sich darum entschlossen, das Set unter der Artikelnummer 76154 ein zweites Mal aufzulegen. Die beiden Schotterwagen des Typs Fccnpps, welche SBB Infrastruktur gehören, sind nun mit zwei neuen Betriebsnummern erhältlich.

Schon länger angekündigt, aber erst jetzt ausgeliefert wurde der Containertragwagen Sgss von SBB Cargo, beladen mit zwei Stahlcontainern des Zementproduzenten Holcim. Im Unterschied zu den bereits früher ausgelieferten Versionen ist der Wagen nun mit XL-Containern versehen, welche in der Länge links und rechts über den Tragrahmen hinausragen (Art.-Nr. 76943). Wer ein solches Modell möchte, sollte sich beeilen: Ab Werk ist der Wagen bereits restlos ausverkauft. Eine Nachlieferung hat Roco für Ende August angekündigt.

Auch immer wieder auf Schweizer Schienen anzutreffen ist der schwarze Knickschwelen des Typs Zaes der SNCF-Tochter ERMEWA, welche auch in Genf ein Büro unterhält. Das 157 mm lange Modell ist unter der Artikelnummer 76542 verfügbar.

Erhältlich im Fachhandel.



TT/HO | Schrax

Asche- und Abfalltonnen

Aschetonnen waren früher flächendeckend auch in der Schweiz im Einsatz, und zwar nicht nur in offenbefeuerten Haushalten: In Neubaugebieten mit Fernheizung wurden Hausmüll und Futterabfälle in diesen Blechkübeln mit Klappdeckel gesammelt. Als in den 1980er-Jahren Gemeinden und Entsorgungsunternehmen peu à peu neue Fahrzeuge zum Einsatz brachten, wichen die Behälter den heute gebräuchlichen Plastiktonnen. Die Firma Schrax aus dem deutschen Triebel hat sich der Aschetonne

angenommen und bietet sie als graues Resinmodell in H0 und TT an. Als Vorbild diente die klassische DDR-Tonne, die aber ebenso gut als Schweizer Ochsen-Kehrichtbehälter durchgehen könnte.

Interessenten wenden sich direkt an:

Schrax
Am Feilebach 11
DE-8606 Triebel – OT Wiedersberg
kontakt@schrax.de
www.schrax.de



Drei Coop-Wechselbehälterwagen



- Art.-Nr. Nm-013.5
RhB Lb-v 78xx, unbeladen
- Art.-Nr. Nm-013.1
RhB Lb-v 78xx, Messingwechselbehälter Post
- Art.-Nr. Nm-013.2
RhB Lb-v 78xx, Kunststoff-Wechselbehälter Post
- Art.-Nr. Nm-013.3
RhB Lb-v 78xx, Kunststoff-Planenbehälter Cargo Domino
- Art.-Nr. Nm-013.4
RhB Lb-v 78xx, Kunststoff-Wechselkoffer Cargo Domino
- Art.-Nr. Nm-013.6
RhB Lb-v 78xx, Kunststoff-Kühlwechselbehälter Coop Erdbeermotiv
- Art.-Nr. Nm-013.7
RhB Lb-v 78xx, Kunststoff-Kühlwechselbehälter Coop Rüebli-motiv
- Art.-Nr. Nm-013.8
RhB Lb-v 78xx, Kunststoff-Kühlwechselbehälter Coop Sonnenblumen-motiv

Der deutsche Kleinserienhersteller AB-Modell hat mit der Auslieferung einer ersten Tranche der RhB-Containertragwagen Lb-v begonnen. Bereits an der Spielwarenmesse 2019 hat AB-Modell die Realisation dieses Modells angekündigt. Die Neukonstruktion rollt auf Metallradsätzen in passenden Leichtlaufbuchsen der Firma Lok-Schlosserei. Die Beladung ist ab Werk mit einem Magneten ausgerüstet, um die Wechselbehälter auf dem Flachwagen zu halten. Ursprünglich sollte das Modell bereits zum Jahresende 2019 in allen angekündigten Modellvarianten erscheinen. Lieferschwierigkeiten in Fernost haben diesen Termin

hinausgeschoben. Um eine weitere Verzögerung zu vermeiden, haben sich Anja und Michael Bange entschieden, eine erste Serie mit den lieferbaren Wechselbehältern von der Schweizer Post, Cargo Domino und Coop sofort auszuliefern. In einer zweiten Auflage folgen dann zu einem derzeit noch nicht bekannten Zeitpunkt die ausstehenden Containervarianten mit den Volg-Motiven und die Coop-Kühler mit Orangen- und Salatmotiv. Das aus Neusilber in Handarbeit gefertigte Modell des bekannten zweiachsigen RhB-Güterwagens Lb-v ist im exakten Massstab 1:160 gefertigt und in folgenden Varianten greifbar:

Interessenten wenden sich direkt an:

AB-Modell
Im Stuckenbahn 6
D-58769 Nachrodt
info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de



PTT-Volkswagen Transporter

Zwischen 1979 und 1992 wurde der Transporter 3 von Volkswagen produziert. Wiking hat in seinem Sortiment schon mehrere Versionen des VW T3 im Angebot, per April wird die Serie nun um ein Modell der ehemaligen schweizerischen PTT erweitert

(Art.-Nr. 029201). Der mit dem bekannten Emblem eines Posthorns bedruckte Bus im klassischen Postgelb wird ab Werk mit einem silberfarbenen Gepäckträger ausgeliefert, der nur so dazu einlädt, ihn mit Koffern zu beladen. **Erhältlich im Fachhandel.**



Ilm | Train Line Gartenbahnen

«Bündner» Furkawagen aus dem Harz

Gleich zwei Personenwagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat der deutsche Modellbahnproduzent Train Line zum Start der Gartenbahnsaison ausgeliefert. Es handelt sich bei den Modellen um die vierachsigen Personenwagen zweiter Klasse B 4233 (Art.-

Nr. 3035991) und B 4229 (Art.-Nr. 3035992) der DFB in Kobaltblau. 1890 wurde von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) eine Serie von zehn Personenwagen an die damalige Visp-Zermatt-Bahn geliefert. Der Personenwagen C4 33 war einer

von ihnen, 1987 wurde er an die DFB verkauft und in den folgenden Jahren von Vereinsmitgliedern revidiert, bis er schliesslich 1994 als B 4233 in Betrieb genommen werden konnte. Der Wagen 4229 wurde 1935 an die Brünigbahn geliefert, kam später zur Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und schliesslich 1999 zur Furka-Dampfbahn.

Als Grundmodell für den DFB-Wagen B 4233 diente Train Line der Erst-Klass-RhB-Wagen A 1104 (Art.-Nr. 3135720) aus dem eigenen Haus, und beim B 4299 wurde auf die Formen des Zweitklasswagens B 2247 (Art.-Nr. 3035751) zurückgegriffen. Schon bei den RhB-Fahrzeugen setzte Train Line auf das Fahrgestell und die Dachform der Personenwagen der Harzer Schmalspurbahn (HSB).

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel oder im Direktvertrieb des Herstellers:

Train Line Gartenbahnen GmbH
Hüllerstrasse 25
32278 Kirchlengern
Tel. 05223 6530789
bestellung@train-line45.de
www.train-line45.de


H0/H0m | Swiss Model Rail

Neues für Bahnhöfe und Industriebetriebe

Manchmal geht es schneller, als man denkt: In unserer letzten Ausgabe konnten wir von der SBB-Schliessfächeranlage, welche Modellbauer Tom Wäfler von Swiss Model Rail angekündigt hat, erst ein Vorbildfoto zeigen, und jetzt ist das Modell bereits erhältlich. Die moderne Schliessfächeranlage (NewSFA) der SBB ist in zwei Varianten lieferbar: mit Bedienungsterminal (Art.-Nr. 0038) oder als reine Schliessfächerweiterung (Art.-Nr. 0042).

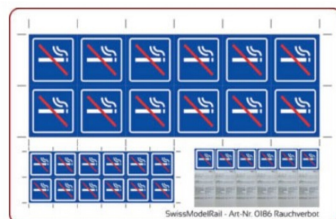
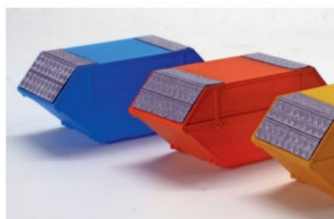
Weiter zur Auslieferung gelangte die Deckmulde des Typs 6m3 in verschiedenen Farbvarianten mit aufgesetztem Deckel aus Riffelblech (Art.-Nr. 0034). Ein Modell welches sicherlich auf so mancher Anlage einen geeigneten Platz finden wird.

Wer das in Bahnhöfen geltende Rauchverbot auch auf der heimischen Modellbahnanlage umsetzen möchte, der kann auf einen Aufkleberbogen mit Rauchverbotsschildern zurückgreifen (Art.-Nr. 0186). Die

Kleber sind kratz- und wasserfest und lassen sich auf verschiedenen Untergründen anbringen.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers:

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



Porträt | BLS Be 6/8 201 von A.C.M.E. im Massstab 1:87

Eine Italienerin in BLS-Braun

Geduld ist wahrscheinlich eine der wichtigsten Eigenschaften des Modelleisenbahners. Sei es beim Bau der Modelleisenbahnanlage, beim Bau von Fahrzeugen oder einfach nur beim Warten auf ein mit viel Vorfreude bestelltes Modell. Auch beim Modell, das wir heute unter die Lupe nehmen, gilt einmal mehr: Was lange währt, wird endlich gut.



Von Werner Frey (Text/Fotos)

Im Jahr 2017 präsentierte der Modelleisenbahnhersteller A.C.M.E. aus Mailand zur Überraschung der Szene die Be 6/8 der BLS als Neuheit. Der entsprechende Platz in der Vitrine blieb bis zum ersten Messetag um 9 Uhr leer und wurde erst bei Messebeginn mit dem damals verfügbaren Vorserienmodell bestückt. Still und leise hatten die Italiener während mehr als zweier Jahre an diesem Modell gearbeitet, um es 2017 in Nürnberg endlich zu präsentieren. Die Überraschung war ge-

glückt. Auf den ersten Blick passt das Modell überhaupt nicht in das Sortiment von A.C.M.E. Doch den Experten ist sicher bekannt, dass die ersten vier Maschinen dieser Serie in den 1920er-Jahren in Italien entstanden sind – doch mehr dazu später.

Leider gab es auch bei diesem Projekt einige Schwierigkeiten mit der Entwicklung und Produktion in Fernost, weshalb das Modell nicht wie geplant Ende 2017 ausgeliefert werden konnte. Schlussendlich erreichte die erste Lieferung Europa Ende

2019, und die Auslieferung an den Handel begann nach einer eingehenden Prüfung am Hauptsitz des Herstellers Anfang 2020. Schauen wir uns das soeben an den Handel gelieferte Schmuckstück etwas näher an.

Zum Vorbild

In den 1920er-Jahren suchte die BLS zur Ablösung der Be 5/7, die am Lötschberg immer in Doppeltraktion eingesetzt werden mussten, eine leistungsstarke Lokomotive für die Traktion von Güterzügen. Diese



sollte in der Lage sein, einen Zug mit einem Gewicht von 500 Tonnen alleine über die 27-Promille-Rampe am Lötschberg zu befördern. Die BLS wollte zudem keine Loks mehr mit Stangenantrieb. Schlussendlich bestellte sie zwei Loks bei der Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) in Genf, die als Generalunternehmer agierte. Da die SAAS jedoch auf die elektrische Ausrüstung spezialisiert war, musste ein Partner für die mechanischen Arbeiten gefunden werden. Die SAAS vergab diese Arbeiten an die Firma Ernesto Breda in Mailand, nachdem deren Angebot deutlich günstiger gewesen war als jenes der einhei-

mischen Lokindustrie. Daher sind diese Lokomotiven unter Eisenbahnern in der Schweiz auch als Breda-Loks bekannt.

Die erste Lok mit Nummer 201 wurde 1926 abgeliefert. Mit einer Länge von über 20 m (20 260 mm), acht Achsen (sechs davon angetrieben) und einem Gewicht von 140 Tonnen war die Be 6/8 eine mächtige

Erscheinung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug damals 75 km/h. Jede Lok war mit zwölf Fahrmotoren ausgerüstet (zwei pro Achse) und verfügte über eine Leistung von 3300 kW. 1929 bestellte die BLS zwei weitere Lokomotiven bei der SAAS mit den Nummern 203 und 204, die 1931 ausgeliefert wurden.

Nummer	Baujahre	Hersteller Elektrik	Hersteller Mechanik
201–204	1926–1931	SAAS	Breda
205–208	1939–1943	SAAS	SLM

Fotos: BLS, Sg, Hans Roth



Auf der Lötschbergstrecke: schöne Aussicht vom Bordviadukt aus auf das Rhonetal.



Die Ae 6/8 201 – Inbetriebnahme 1926 – zieht in winterlicher Landschaft ihre Kreise.

Das Leben der Lokomotiven war geprägt von vielen Umbauten. Nachdem Ende der 1930er-Jahre die zweite Serie, Ae 6/8 205–208, bei der SLM und der SAAS bestellt worden war (nun mit runden Führerständen), wurden auch die Be 6/8 201–204 an die Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h angepasst und in Ae 6/8 201–204 umgezeichnet. In den 1950er-Jahren wurden dann die Bremswiderstände aus dem Maschinenraum auf das Dach verlegt und auch die Führerstände denjenigen der jüngeren Schwesterloks angepasst. Durch den grösseren Führerstand war jetzt eine sitzende Bedienung möglich. Anstelle der beiden kleinen mittigen Fenster bei den Ae 6/8 205–208 erhielten die Ae 6/8 201–204 ein grosses mittiges Fenster, womit die Front ein deutlich anderes Aussehen hatte. Später wurde zur Erhöhung der elektrischen Bremsleistung die Anzahl Widerstände auf dem Dach erweitert, wofür einer der beiden Stromabnehmer weichen musste. In den 1960er-Jahren konnte mit Verbesserungen der Laufeigenschaften die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben werden.

Der ausgeschriebene Schriftzug Bern–Lötschberg–Simplon, den die Loks bei Ablieferung trugen, wurde später entfernt und durch die drei klassischen Chrombuchstaben BLS ersetzt. Die Farbgebung bei der Beschaffung war leicht heller als das heute bekannte BLS-Braun.

Leider hat keine der vier Lokomotiven überlebt. Das letzte Exemplar mit Nummer 203 wurde 1989 ausrangiert und abgebrochen. Von den jüngeren Schwesterlokomotiven Ae 6/8 205–208 überlebten gleich drei Stück (205, 207 und 208), wovon zwei Exemplare heute noch betriebsfähig sind.

Das Modell

Als erste Variante hat A.C.M.E. die Lokomotive mit der Nummer 201 im Ablieferungszustand ins Modell umgesetzt. Charakteristisch dafür sind die fehlenden kleinen Vorbauten vor den Führerständen, die insgesamt 16 (!) Sandbehälter an den Drehgestellen sowie die eckigen Achslagerdeckel.

Das Modell mit seinen acht Achsen und über 23 cm Länge ist auch in 1:87 eine stolze Erscheinung. Auf den ersten Blick fallen die feinen Geländer auf den Plattformen vor den Führerständen positiv auf, welche aus Metall ausgeführt sind. Das Modell wird in vier technisch unterschiedlichen Ausführungen angeboten.

Art.-Nr.	Ausführung
60530	DC analog
69530	DC Sound
65530	AC digital
67530	AC Sound

Ab Werk ist eine Seite mit Bremsschläuchen und einer Kupplungsimitation ausgerüstet, während die andere Seite für die Aufnahme einer Kupplung nach Wahl vorbereitet ist. Die Puffer sind federnd ausgeführt.

Um einen sicheren Fahrbetrieb zu ermöglichen, mussten die Spurkränze der Vorlaufradsätze etwas vergrössert werden. Dies bedingt jedoch einen leicht zu kleinen Raddurchmesser, um dem Radsatz die nötige Bewegungsfreiheit zu geben. Für die Vitrine liegen zwei Vorlaufachsen in korrekter Modellausführung bei, die mit wenigen Handgriffen ausgetauscht werden können.

Mechanik

Das Modell ist nach der bewährten Bauweise mit einem Grundrahmen aus Zinkdruckguss aufgebaut. Dies verleiht dem Fahrzeug ein stolzes Gewicht von knapp 460 Gramm. Im Grundrahmen liegt der Motor, der über zwei Kardanwellen die beiden Drehgestelle mit ihren je drei Achsen antreibt. Die Drehgestelle sind mit nach aussen in den Rahmen laufenden Stiften befestigt. Alle Triebachsen sind wie beim Vorbild angetrieben. Die Haftreifen sind an den je-



Die Lokomotive vor der dazugehörigen edlen in Mattgold ausgeführten Verpackung.



Ansicht der ab Werk ausgerüsteten Front mit Bremsschläuchen und Heizleitung.



Der hoch aufragende Stromabnehmer und davor die Lokpfeife als schönes Detail.

weils äussersten Achsen diagonal angeordnet. Die Stromabnahme erfolgt ab allen sechs Triebachsen.

Bei einem kurzen Fahrversuch zeigte das Modell sehr schöne Fahreigenschaften. Zu bemängeln wäre allenfalls der etwas hohe Geräuschpegel, vor allem im oberen Geschwindigkeitsbereich. Eine Ursache konnte bei einer kurzen Testfahrt nicht ausgemacht werden. Die Zugkraft ist ausreichend, dürfte aber etwas grösser sein.

Das Gehäuse und auch die Drehgestellblenden sind aus Kunststoff gefertigt. Das Getriebegehäuse in den Drehgestellen wurde durch Zinkdruckguss hergestellt. Das Gehäuse der Lok ist auf dem Grundrahmen aufgeklipst. Erfreulich sind die feinen Gravuren am Gehäuse, wie die seitlichen Lüftungsschlitze für die Ventilation, und

die angedeutete Maschinenraum-Inneneinrichtung. Die Hochspannungsleitung auf dem Dach ist aus Metall realisiert und rot eingefärbt.

Aus Platzgründen war es vermutlich nicht möglich, zwischen der Vorlaufachse und der Plattform eine Kurzkupplungskulisse einzubauen. Der Modellbahner muss sich daher mit einem nur leicht federnden NEM-Schacht begnügen.

Lackierung und Bedruckung

Das beim Verfasser dieses Artikels vorliegende Exemplar ist schlicht perfekt lackiert. Auf dem Gehäuse scheint die Farbe hauchdünn und dennoch deckend aufgetragen zu sein. Der Lack ist gleichmässig und ohne Staubeinschlüsse. Sehr gut getroffen ist der braune Farbton, wobei es hier anzu-

merken gilt, dass heute vermutlich niemand mehr weiss, wie die Farbe BLS-Braun (so wird sie in den meisten Zeichnungen und Originalunterlagen genannt) zusammengesetzt war. Zumal der Farbton in den 1920er-Jahren bekanntermassen heller war, als er heute ist. Ebenfalls perfekt umgesetzt ist die Farbtrennkante zwischen Dach und Seitenwand.

Ein kleiner Wermutstropfen ist lediglich, dass die Betriebsnummer und die Fabrikschilder nicht erhaben ausgeführt sind. Dafür sind sie, wie auch alle anderen Bedruckungen, absolut lupenrein. Besonders gut gelungen ist der grosse Schriftzug Bern-Lötschberg-Simplon mit der typischen Schattenschrift.

Elektronik

Über dem Motor liegt die Elektronikplatine, die sich über die gesamte Gehäuselänge erstreckt. Die beiden Beleuchtungsplatinen sind abgesetzt unterhalb der Führerstände installiert und mit einem Kabel mit der Hauptplatine verbunden. Die Platine ist mit einer 21-pin-MTC-Schnittstelle für die Installation eines Digitaldecoders vorbereitet. Ebenso ist bereits eine Schallkapsel für die Installation eines Lautsprechers vormontiert.

Die Beleuchtung aller Lampen erfolgt über LED. Die Lampe am Führerstand ist mit einem Lichtleiter ausgerüstet und wird aus dem Chassis mit Licht versorgt, während in den anderen Lampen auf dem Drehgestellrahmen direkt LED eingebaut sind. Dadurch ergibt sich leider ein sichtbarer Helligkeitsunterschied, der aber vermutlich durch Anpassung der Vorwiderstände auf der Hauptplatine ausgeglichen werden könnte.

Verpackung

Welchen Status das Modell im Programm von A.C.M.E hat, offenbart die äusserst exklusive Verpackung, die in Mattgold ausgeführt ist. Einzelne Elemente, wie die schematische Darstellung der Lok, sind in Glanzgold abgesetzt, was ein äusserst edles Gesamtbild ergibt.

Die Lok selbst ist in einer klassischen Blisterverpackung sicher aufgehoben. Sie wird mit einer Kunststofffolie und gezielt platzierten Schaumstoffelementen vor Beschädigungen beim Transport geschützt. Das Modell kann übrigens nur in eine Richtung eingepackt werden – achten Sie beim



Klassischer Aufbau des Innenlebens mit Platine. Eine Schallkapsel für den Lautsprecher ist montiert.



Der Blick von unten auf das Fahrwerk der Lokomotive zeigt eine grosse Detailvielfalt.



Detailvielfalt herrscht auch am Drehgestell, sowohl beim Rahmen als auch bei den Antriebsfedern.



Mit viel Liebe zum Detail wurde der Maschinenraum der Lokomotive gestaltet.



Detaillansicht der Seitenwand mit lupenrein gedruckter Schattenschrift.

Einpacken darauf, bevor Sie die filigranen Dachleitungen beschädigen!

Jeder Lok liegt neben der klassischen Bedienungsanleitung in italienischer und englischer Sprache eine Karte mit einer Werkaufnahme und einem informativen, kurzen geschichtlichen Abriss zum Vorbild bei.

Fazit

Für den Preis von rund 300 Franken (das dürfte weniger sein, als die meisten Modell-eisenbahner erwartet hatten) für die analoge Gleichstromausführung hat A.C.M.E. ein ansprechendes Modell realisiert, an dem sich viele BLS-Fans der frühen Epochen II und III erfreuen werden. Die Modellbahner dürfen gespannt sein, ob die Serie nebst der bereits angekündigten Lok mit Nummer 204 fortgesetzt wird. Die aus Sicht des Autors dieser Zeilen interessantesten Varianten warten noch auf die Realisierung...

Notiz am Rande: Bei Redaktionsschluss war das Modell ab Werk bereits ausverkauft – fragen Sie also bei Interesse an diesem Modell bald Ihren Fachhändler danach (dies betrifft nur das Modell mit Art.-Nr. 60530, alle anderen Varianten sind noch in Produktion und sollen demnächst ausgeliefert werden).





Noch mehr Anhänger für die Grossmutter



In der LOKI 04|2020 hat René Stamm Güterwagen vorgestellt, die zur Köffel-lok Fc 2x3/4 12201 von Märklin passen. Zugleich hat der LOKI-Autor die Leserschaft aufgerufen, Bilder von weiteren passenden Anhängern für die als Urmutter des elektrischen Bahnverkehrs der SBB gel-

tende Lok einzuschicken. Wir haben drei Zusendungen erhalten. Vielen Dank!

Zwei der Beiträge stammen von weiteren LOKI-Autoren: Patrick Heuberger ist unser Fotograf in Bauma und hat in der LOKI auch schon Rollmaterial porträtiert; Markus Schälli wiederum hat uns bereits

in mehreren Artikeln daran teilhaben lassen, wie er fantastisches Rollmaterial baut, zum Beispiel einen vierachsigen Postwagen oder einen Gepäckwagen der SOB. Schällis Beitrag hier ist fast als eigenständiger Artikel, sogar mit (Um-)Bauanleitung, zu betrachten.

Zoltan Tamassy

Fleischmann, L.S.Models und Born

Mit grossem Interesse habe ich den Artikel «Anhängen für die Grossmutter» in der LOKI 04|2020 gelesen. Im Anhang finden Sie einige Modelle aus meiner Sammlung der Epoche II. Die abgebildeten Modelle stammen von Fleischmann, von L.S.Models und vom Modellbaustudio Born. Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Erfolg mit der Zeitschrift und verbleibe mit den besten Grüßen.

Peter Michel



K3 von Roco und J4 von Born

Roco bietet unter der Artikelnummer 66201 einen K3-Privatwagen (gebaut ab 1917) in grauer Farbgebung und mit der Be-

schriftung «SCHENK & Cie/Vins en gros/Rolle». Schwarz-Weiss-Fotos lassen den Schluss zu, dass der Wagenkasten zeit-

weise dunkler als das Dach war. Detailfanatiker werden zu Recht monieren, dass das Revisionsdatum, 19.5.22, zwei Jahre nach



der Umbezeichnung der Fc 2x3/4 ist. Das Modell entspricht heutigen Fertigungstechniken und macht einen guten Gesamteindruck. Erweitert wird der Zug durch einen vierachsigen J4 mit Betriebsnummer 24002. Das Modell wurde vor circa zehn Jahren durch das Modellbaustudio Born in einer Kleinserie in Messingbauweise hergestellt. Im Vorbild wurden die beiden Wagen O 73031–32 durch die Firma Nestlé beschafft und als Privatwagen bei den SBB immatrikuliert. 1935 gingen sie in den Bestand der SBB über und wechselten die Betriebsnummern. Die hier gezeigte SBB-Version war vorbildrichtig zwischen 1935 und 1950 unterwegs. Mit ihrem grauen Farbton und der weissen Schrift passt sie aber trotzdem gut zur Fc 2x3/4 und bringt als Vieracher Abwechslung in den Güterzug.

Patrick Heuberger



Tipps und eine kleine Bastelanleitung



Zwei Wagen vom Modellbaustudio Born: ein M4 und ein Tragwagen O mit einem Transformator.



Diesen Langholzwagen produzierte Born in einer SBB- und in einer BT-Version.



Auch AKU fertigte Modelle von Privatbahnen, hier ein M6 der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Mich hat es sehr gefreut, dass in der LOKI einmal das Thema mit den Güterwagen der Epoche II aufgegriffen wurde. Ich möchte zuerst ein paar Tipps für weitere Wagen geben, die einmal erhältlich waren. Dann werde ich zeigen, wie man mit einfachen Mitteln «deutsche» Wagen (Farbvarianten) helvetisieren kann. Schlussendlich gebe ich noch kurz eine kleine Bastelanleitung, wie man selbst solche Güterwagen herstellen kann.

Ehemals erhältliche Güterwagen

Da mich diese Wagen schon immer faszinierten, kaufte ich bereits früh einige erhältliche Modelle. Die bei hoher Qualität detailgetreuesten stammen vom Modellbaustudio Born. Besonders interessant fand ich stets, dass das Studio sie auch als Bausatz anbot. Das garantierte jeweils ein paar spannende Bastelstunden und machte die Güterwagen für mich erschwinglich. So entstanden der Langholzwagen, bei mir als BT-Variante, der Tragwagen mit einem Trafo, der Kühlwagen von Bell und der BP-Kesselwagen. Weitere Lieferanten solcher Güterwagen waren und sind AKU und Ruco. AKU verkaufte diese früher auch als Bausatz und lieferte von einigen sogar



Zwei Kühlwagen der Firma Bell, der erste von Born, der zweite von Liliput.



Dieser L4 entstand in einer Gemeinschaftsproduktion von AKU und Born.



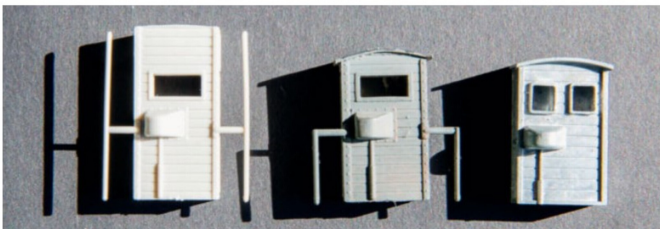
Zweimal der gleiche Wagen: links von Born, rechts von Sachsenmodelle.



Zwei K2: Der linke ist von Liliput und der rechte von Brawa.



Beim linken K2 von Liliput wurde das Bremserhaus von Born eingesetzt und farblich angepasst.



Links das Bremserhaus von Born. Das zweite ist bereits umgebaut. Rechts: Zinkdruckguss von HAG.

Privatbahnvarianten (M6, K3). Beim Schweizer Hersteller Ruco waren es vor allem Farbvarianten von Kühlwagen (Maggi, Schützengarten, Feldschlösschen usw.).

Einfache Umbauten von Güterwagen

Die Weinwagen von Sachsenmodell und PIKO gefallen mir sehr gut. Mich stört einfach das deutsche Bremserhaus. Um dieses zu ersetzen, gibt es zwei Möglichkeiten. Einerseits sind von HAG noch Zinkdruckguss-Bremserhäuser als Ersatzteile erhältlich. Diese kann man einfach auf die Bremserbühne kleben und die Geländer mit Messingdraht oder Messingstreifen nachbauen. Eine zweite Möglichkeit bietet das Modellbaustudio Born in Zusammenarbeit mit AKU: ein Bremserhaus aus Kunststoff. Dieses kann man ganz verschieden einsetzen. So ist es möglich, dem K2 von Liliput ein Bremserhaus zu verpassen, dafür war es auch gedacht. Geht man weiter, kann man das Bremserhaus kürzen, ein Dach aus Polystyrol darüber bauen und bei einigen Wagen, wenn nötig, noch eine Rückwand aus einer gerippten Evergreenplatte montieren. Bei den Weinwagen passte mir aber auch der Laufsteg auf den Weinfässern nicht. Das Kunststoffteil entfernte ich und ersetzte es durch ein gerilltes Lindenholz von Northeastern Scale (0,8 mm Abstand). Die Haltestangen formte ich aus 0,4 mm dickem Messingdraht.

Beim Wagen von Vintransport S.A. Genève entfernte ich das alte Bremserhaus und sämtliche Griffstangen. Wie das Bild vor dem Bemalen zeigt, passte ich das neue Bremserhaus den Gegebenheiten an und formte wiederum Griffstangen aus Messingdraht. So bekommt der Wagen ein ganz anderes Gesicht.

Ganz einfach sind auch die Farbvarianten. So nahm ich als Basismodell einen Liliput-E-Wagen (Art.-Nr. 23150) und strich diesen grau an. Das Modellbaustudio Born liefert auch einen Beschriftungssatz für Güterwagen. Damit entstand mein grauer L7. Dieses Prinzip wandte ich auch bei einem K3 und einem J3 von Märklin an, alle natürlich in Grau.

Einfache Eigenbauten von Güterwagen

Diese Modellbauten sind ganz einfach und verlangen keine grossen modellbauerischen Fähigkeiten. Die Resten des oben erwähnten Beschriftungssatzes waren es, die mich herausforderten, weitere Wagen zu bauen.

Als Basismodell nahm ich einen billigen Lima-Wagen mit kurzem Achsstand – welchen, weiss ich beim besten Willen nicht mehr. Ich brauchte ja nur das Fahrgestell. Aus dem gleichen Lindenholz wie oben baute ich die Seitenwände und verlegte aus

Polystyrol eine Bodenplatte. Mit schmalen Polystyrolstreifen bildete ich auf den Seitenwänden noch die Metallstützen nach. Nun fehlte nur noch die graue Farbe. Dafür braucht es ja keine Spritzanlage, ein Pinsel genügt. Ein Stück schwarzes Papier dient

als Wagenbeschriftungsbrett. Nun konnte ich gleich noch Schotter einfüllen und den Wagen in Dienst nehmen. Gleich ging ich auch beim zweiten Wagen vor, wollte aber ein Bremserhaus darauf haben. Das Bild zeigt das Vorgehen.

Markus Schälli



Fleischmann (Art.-Nr. 545503) produzierte diesen schönen Weinkesselwagen.



Das Bremserhaus und alle Geländer sind entfernt und durch schweizerische Produkte ersetzt.



In einem zweiten Schritt wurden alle ersetzten Teile auch farblich noch angepasst.



Bei diesen Weinwagen wurde das Bremserhaus durch eines von HAG ersetzt.



Ein Weinwagen von PIKO und ein offener Güterwagen von Fleischmann.



Der offene Güterwagen von Liliput wurde grau gespritzt und neu beschriftet.



Zwei Eigenbaumodelle auf dem Chassis eines Lima-Wagens.



Der fast fertig angepasste Säuretopfwagen von PIKO.



Nun kann er für die Firma in Bodio seinen Dienst verrichten.



Auch der Schweizer (Nischen-)Anbieter Ruco hat eine ganze Palette von Kühlwagen hergestellt, hier sind drei Beispiele zu sehen.

Bau | Bau von Minenwagen im Massstab 1:22,5

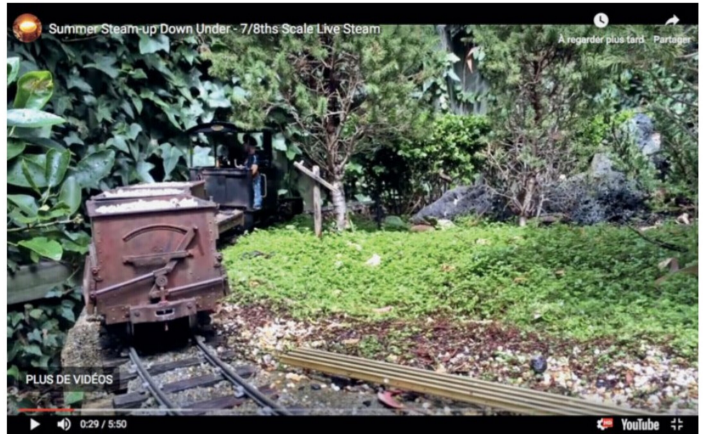
Mit Hammer und Spitzhacke

Beim Stöbern im Internet hat sich Sébastien Fabre in Minenwagen in Spur IIm verguckt. Da diese nicht zum Verkauf standen, hat er sie sich kurzerhand selbst gebaut. In diesem Artikel zeigt er, wie er das gemacht hat. Das Interessante: Für die Modelle hatte er weder Zeichnungen noch Pläne, bloss ein Video.



Von Sébastien Fabre (Text/Fotos)

Als ich eines Tages Modelleisenbahn-Websites durchstöberte, stiess ich auf Small Steam Performance (SSP). Die Australier berichten unter anderem von einem ausgeklügelten System, wie Dampfloks im Massstab 1:22,5 eine mit echten Lokomotiven vergleichbare Trägheit verliehen werden kann. Ein Video hat meine Aufmerksamkeit jedoch besonders erregt: <http://smallsteampowerperformance.com.au/scratchbuild-and-custom/>

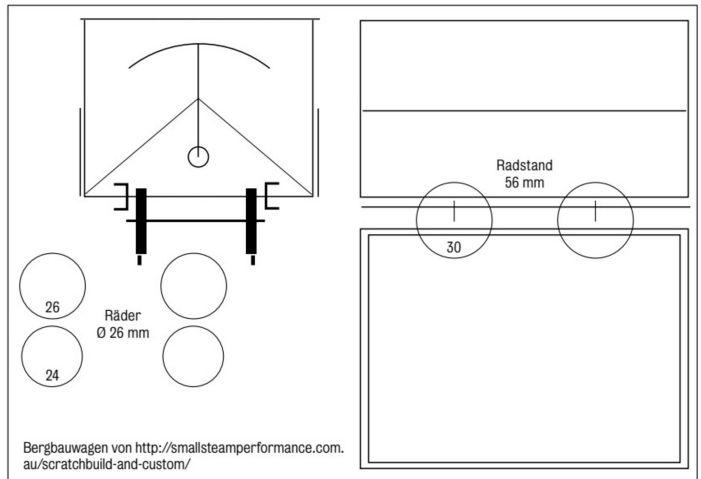


Auf dem Screenshot des Videos ist die Rückseite des letzten Wagens des Zuges zu sehen.

Es fahren hier einige hübsche Minenwagen herum, wie ich sie noch nie zuvor gesehen hatte. Ich dachte mir, diese Wagen stünden sicher zum Verkauf, also kontaktierte ich SSP. Die Antwort kam schnell, und leider fiel sie negativ aus: Diese Wagen seien für einen Kunden gebaut worden, und es sei nicht möglich, sie zu kaufen. Natürlich war ich enttäuscht, aber da mir diese Wagen wirklich gefielen, insbesondere das Hebel-system zum Öffnen und Schliessen der Klappen, begann ich, mir zu überlegen, ob ich die Modelle nicht selbst bauen könnte. Da ich Erfahrung im Kunststoff- und Metallguss habe, weiss ich, wie man Silikonformen herstellt – ich habe mit diesen Techniken bereits mehrfach geübt. Das Problem war das Fehlen einer Zeichnung oder eines Plans, die Internetsuche blieb erfolglos.

Rekonstruktion der Abmessungen des Wagens

Der erste Schritt war folglich, die Dimensionen dieser schönen Modelle irgendwie zu bestimmen. Die einzige Möglichkeit war, von den Spurweite-45-mm-Wagen auszugehen, die im Video zu sehen sind. Ich habe die Fotos extrahiert, um Abmessungen vornehmen zu können. Begonnen habe ich mit dem hinteren Ende des Wagens, das im Video – wahrscheinlich LGB-Spur – deutlich sichtbar ist. Mittels der Bilder konnte ich die Breite und die Höhe der Wagen ermitteln. Durch die Übertragung der Höhe auf andere Bilder konnte ich die Länge und den Radstand der Wagen einschätzen. An-



Der Versuch, die Abmessungen des Wagens mit der Spurweite von 45 mm zu zeichnen.

hand dieser Zeichnungen konnte ich alle Abmessungen der verschiedenen benötigten Details bis hin zur Anzahl der Nieten berechnen. Natürlich ging ich davon aus, dass der Erbauer der Wagen auf dem Video alle Eigenschaften der Vorbilder respektiert hatte.

Nachdem ich die Zeichnungen gemacht hatte, begann ich eines Sonntagabends, Karton so zuzuschneiden und zusammenzulegen, dass ich mir eine Vorstellung von den Proportionen dieses Wagens machen

konnte. Ich verglich das dreidimensionale Kartonmodell mit anderen LGB-Wagen, zum Beispiel mit dem berühmten Kippwagen LGB 4043. Obwohl diese beiden Wagen nebeneinander gestellt zunächst den Eindruck vermitteln, als würden sie über völlig unterschiedliche Volumen verfügen, wurde mir schnell klar, dass die Abmessungen fast identisch sind – die gleiche Länge, die gleiche Breite und die gleiche Höhe. Ein Zeichen dafür, dass ich wahrscheinlich auf dem richtigen Weg war.

Prototypen- und Formenbau

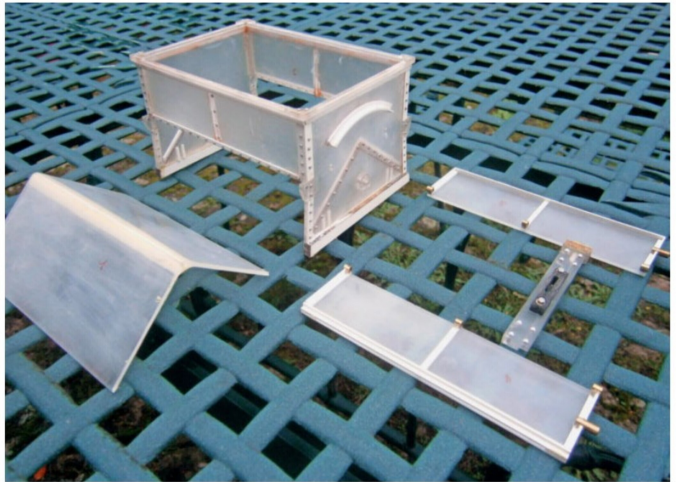
Dann überlegte ich mir, wie die noch herzustellenden Teile einfach und effizient miteinander verbunden werden könnten. Der Hauptteil des Wagens besteht aus der Karosserie (beide Enden- und beide Seitenteile in einem Stück). Der Boden des Tanks, wo das Erz reinkommt, stabilisiert die Karosserie. Hinzu kommen die unteren Klappen, die der Entleerung des Wagens dienen.

Jedes dieser Teile wurde aus 2 mm dickem Plexiglas gefertigt. Ich baue meine Prototypen gerne aus diesem Material, da es sich leicht bearbeiten, sägen, feilen und kleben lässt. Ausserdem ist es transparent, was Vorteile hat, falls Teile beidseitig bearbeitet werden müssen. Die Ecken wurden mit Polystyrolwinkelprofilen verstärkt. Mehrere flache Verstärkungen wurden hinzugefügt – dort, wo sie auch gemäss dem Vorbild auf dem Video zu sehen sind. Die Prototypabbildung zeigt deutlich, dass die Bleche durch Nieten und nicht durch Schweißen montiert werden sollen. Deshalb war es notwendig, etwa 120 Nieten zu setzen, damit mein Modell das Erscheinungsbild des Vorbildes originalgetreu wiedergibt.

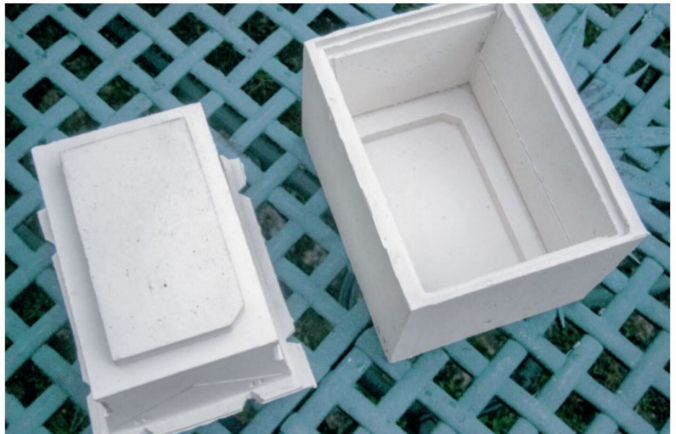
Diese Konstruktion veranlasste mich, mehrere Silikonformen zu bauen: eine Form für die Karosserie, eine Form für den Boden und zwei Formen für die beweglichen Klappen. Generell gilt: Je komplizierter eine Form ist, desto grösser ist die Gefahr von Blasenbildung. Deshalb habe ich mich entschieden, die Stossstangen separat zu formen. Dies erforderte die Herstellung von zwei zusätzlichen Formen und damit mehr Montageaufwand, da die Stossstangen an den Enden der Wagen angeklebt werden müssen.

Die Schwierigkeit bei den Silikonformen liegt in der Positionierung und der Führung. So besteht beispielsweise die Karosserieform, die grösste der Serie, aus zwei Teilen, die perfekt ineinanderpassen müssen. Daher ist es notwendig, dass Boden und Deckel auf der x-, der y- wie auch auf der z-Achse exakt positioniert sind. Darüber hinaus müssen Luftauslasskanäle vorgesehen werden, da das Polyurethanharz, das die Form füllt, die Luft darin verdrängt.

Das erste erfolgreich gefertigte Teil. Die Kanten müssen entgratet und das von den Luftaustrittsöffnungen zurückbleibende Material entfernt werden.



Plexiglasskonstruktion der Prototypen mit verschiedenen Verstärkungen und zahlreichen Nieten. Die Karosserie beinhaltet innenliegende Rippen, um die Längsträger und den Tankboden während des Klebens positionieren zu können. Aus diesen Prototypen werden Silikonformen hergestellt.



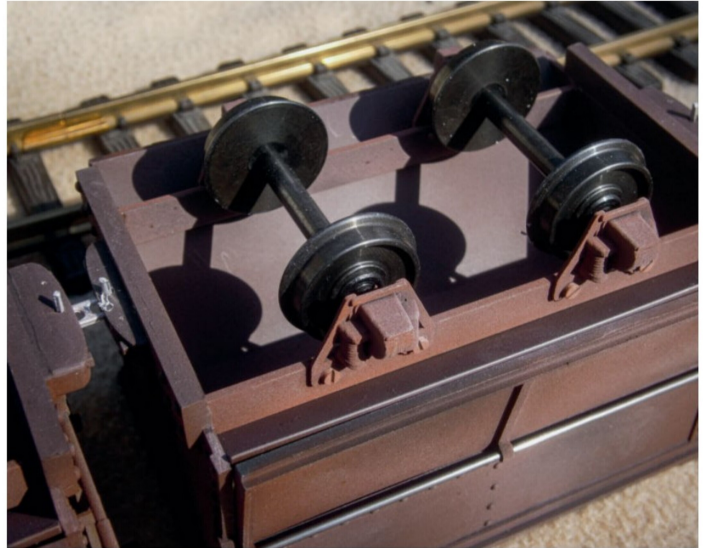
Die Silikonform für die Karosserie. Die beiden Teile passen dank den oberen und unteren Führungen perfekt zusammen. Dies ermöglicht einen konstanten Abstand von 2 mm zwischen beiden Teilen der Form. Die verschiedenen V-förmigen Vertiefungen dienen als Öffnungen für die zu entweichende Luft.



Sie müssen sich daher vorstellen, wie die Flüssigkeit sich in den Räumen zwischen den beiden Teilen der Form und dem Luftauslass verteilen könnte, sodass keine Möglichkeit zur Blasenbildung besteht. Das Füllen einer Form ist vergleichbar mit dem Füllen eines Glases Wein: Die Flüssigkeit strömt nach unten, und die im Glas enthaltene Luft entweicht nach oben. Beim Gießen in die Form passiert genau dasselbe, ausser dass man nicht sieht, was in der Form passiert, weil sie undurchsichtig ist. Wir wissen, dass die Form voll ist, wenn das Harz durch die Luftauslassöffnungen austritt. Aber wir haben keine Informationen über das Vorhandensein von Luftblasen, die im Inneren eingeschlossen sein könnten. Erst wenn die Form geöffnet wird und die beiden Teile getrennt sind, kann man erkennen, ob die während des Konstruktionsprozesses getroffenen Annahmen richtig waren oder nicht. Der Anblick eines schönen, blasenfreien Gesamtwerks sorgt bei dieser Art von Übung immer für sehr grosse Zufriedenheit.

Das Fahrgestell ist sehr einfach zu bauen, da es bloss aus zwei Messinglängsträgern besteht, welche die Masse 10×2 mm haben und auf welche die vier Achslager geschraubt werden. Die Längsträger passen genau in die erhöhten Führungen, die aus der Karosserieform ragen. Um ein gutes Fahrverhalten zu gewährleisten, sind die Achslager mit Kugellagern ZZ Ø 6/3/2,5 ausgestattet.

Ich habe mich für Bertram-Heyn-Achsen entschieden, weil ich sie bereits bei anderen Gelegenheiten erfolgreich eingesetzt habe. Die 26-mm-Räder dieser Achsen



Das Fahrgestell besteht aus zwei Messinglängsträgern und den Bertram-Heyn-Achsen.

sind aus Stahl gefertigt, was ihnen ein gutes Fahrverhalten verleiht. Die auf beiden Seiten vorstehenden Achsen haben einen Durchmesser von 3,0 mm, um in die Kugellager zu passen. Das Gesamtbild ist dank der schwarzen Farbe und den 1,8 mm starken Streben realistisch. Das Gesamtgewicht eines Wagens erreicht 350 g, was eine gute Gleislage garantiert und Entgleisungen verhindert.

Um das Hebelsystem herzustellen, wurden weitere Formen benötigt. Ich mag die-

ses System der Umkehrung der Bewegung, um die Klappen auf beiden Seiten in einer symmetrischen Bewegung zu öffnen. Angesichts der Feinheit dieser Teile können sie nicht aus Kunststoff bestehen: Sie müssen aus Metall gegossen werden, was die Herstellung von Formen für den Schleuderguss erforderte. Eine Technik, die ich seit 25 Jahren anwende.

Die Polyurethanteile, die aus dem Formprozess kommen, sind schwarz gefärbt, um die endgültige Farbe der Wagen zu be-



Prototypeteile, die zur Herstellung der Schleuderform verwendet werden. Alle diese Teile sind gefräst oder gedreht, aus Messing oder Aluminium.



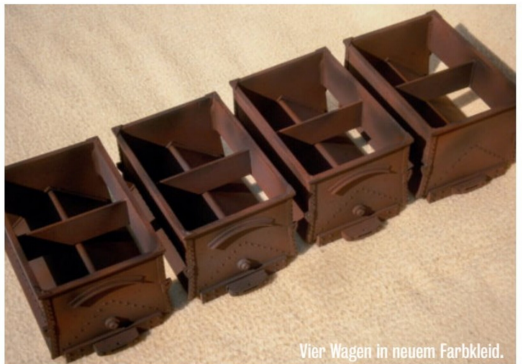
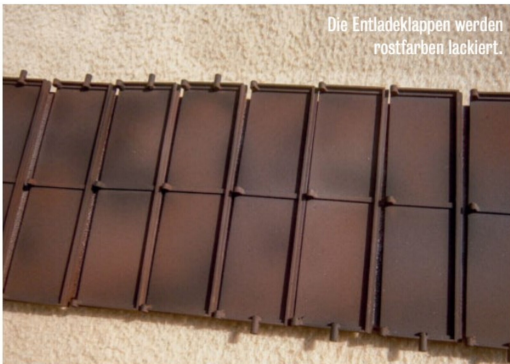
Die beiden Teile der Hochtemperatur-Silikonsschleuderform zur Herstellung der Metallteile für das Hebelsystem.



Die verschiedenen Wagenteile vor dem Entgraten und der Endmontage.



Ein Wagen mit offenen Entladeklappen. Spuren von Alterung und Rost sind hier deutlich sichtbar. Es ist das Hebelsystem, das Favre bei den Modellen auf dem SSP-Video besonders gefallen hat.



rücksichtigen. Die Montage der Einzelteile erfolgt durch Kleben, nachdem die entsprechenden Flächen sorgfältig vorbereitet worden sind. Die Scharniere der Seitenausklappen müssen gebohrt werden, damit eine Achse – ein chemisch brüniertes Messingstab mit einem Durchmesser von 2,0 mm – die gesamte Länge des Fahrzeugs passieren kann.

Lackierung und Alterung

Die Bemalung schliesst die Konstruktion ab. Die Wagen werden mit einer Airbrush rostfarben lackiert. Weisse Zahlen werden aufgeklebt, um einen Kontrast zum Rostrot der Karosserie zu haben. Jeder Wagen hat seine eigene Nummer, wie in der Realität. Viel Spass empfand ich dabei, «Minenlogos» anzubringen. Ich habe mir vorgestellt, dass die Wagen aus meinem eigenen Bergwerk sind, daher die Initialen S.F., umgeben von den typischen Minenwerkzeugen, dem Hammer und der Spitzhacke. Diese Wagen sollen die Kohle liefern, die für den Betrieb meiner tapferen kleinen Betty-Dampflokomotive von Regner notwendig ist (obwohl sie mit Gas beheizt wird, aber man darf immer träumen). Um ein realistisches Bild von Bergwerkswagen zu vermitteln, durchlaufen sie mehrere Alterungsschritte. So soll der Eindruck des für diese Wagen typischen rostigen Metalls erzeugt werden, das bei ihrem täglichen harten Einsatz für den Transport verschiedener Erze entsteht. Rost wird mit einer Bürste aus Eisenpulver aufgetragen und mit Essigsäure in wässriger Lösung bearbeitet. Dekorative Pulver vervollständigen das realistische Bild.



Ein Satz leerer Wagen mit offenen Klappen. Lediglich die rostrote Farbe wurde aufgesprüht, Spuren von Alterung sind noch nicht erkennbar.



Das Innere eines leeren und eines mit Kohle beladenen Wagens.



Ein sehr einfaches Kupplungssystem.

Eine Kohleladung rundet das Erscheinungsbild dieses Bergbaugerätes ab. Die Ladung besteht aus echter Kohle, die ich in kleine Stücke geschnitten habe. Diese habe ich dann mit Weissleim auf einen Polyurethanträger geklebt.

Ein praktisches Transportsystem

Meine erste Zugkomposition besteht aus sechs Wagen. Die Kupplungen sind, wie in der Praxis, mit Stiften versehen, die in Verbindungsringe eingesetzt werden müssen. Ich dachte, dieses System sei realistischer als die grossen LGB-Koppler, die zu sichtbar wären. Dies erfordert den Einsatz einer Pinzette. Aber um die Sache etwas zu ver-



Als Transportsystem dient eine aus Holz gefertigte Box, die mit Aluminiumrinnen ausgestattet ist, um die Spurhaltung zu erleichtern.




Sehr praktische vereinfachte Aufgleisung einer Gruppe von drei Fahrzeugen. Die Aluminiumrinne erleichtert die Arbeit erheblich.



einfachen, werden meine Wagen in permanenten Dreiergruppen gekoppelt – das reduziert die Zahl der Kupplungsvorgänge. Eine aus Holz gefertigte Box mit Aluminiumrinnen ermöglicht es mir, die sechs Wagen ganz bequem zu transportieren. Die Rinnen erleichtern gleichzeitig auch das Aufgleisen: Die Wagen müssen nicht abgekoppelt und einzeln auf die Schienen gestellt werden.

Der Fahrspass

Von dem Moment an, als ich anfang, mit meinen Wagen auf verschiedenen Anlagen zu fahren – zum Beispiel auf der wunderschönen Miniatur-Ardèche-Anlage in Soyons beim französischen Valence – haben mich mehrere Modellbahnfreunde gebeten, auch für sie solche Modelle zu bauen. Das tat ich sehr gerne. Denn gleichzeitig wurden damit meine eigenen Kosten gedeckt.

Diese waren doch ziemlich hoch, es ist viel Material nötig: Plexiglas, verschiedene Profile, Silikonformen für das Polymer, Hochtemperatur-Silikonformen für Metallteile, Polyurethan, Weissmetall, Kugellager, Achsen usw. Ganz zu schweigen von der Arbeit des Prototypen- und Formenbaus, die ich aber sehr gerne in meiner Werkstatt mache, wo die Zeit manchmal wie im Flug vergeht. 





Konstrukteur Sergio Giordano und Geschäftsführer Marco Suter mit ihrem ersten gemeinsamen Modell, dem Lösch- und Rettungszug der SBB. Foto: Innolutions

Szene | Bahntechnikunternehmen Innolutions steigt in den Modellbau ein

In Spurweite G diversifiziert

Dass eine gut aufgestellte Bahn- und Verkehrstechnikfirma im Modellbau Fuss fasst, ist nicht alltäglich. Doch bei Innolutions in Villnachern hat sich das Hobby des Geschäftsführers erfolgreich zum vierten Standbein des Unternehmens entwickelt.

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

In einem Jahr von null auf hundert! So hat sich laut Innolutions-Geschäftsführer Marco Suter die Modellbausparte des Aargauer Unternehmens entwickelt. Suter, der die Firma für Bahn- und Verkehrstechnik als ausgebildeter ETH-Elektroingenieur Ende 2001 gegründet hat, ist seit der Jugendzeit von Gartenbahnen als Hobby fasziniert.

Partner bei gutem Wein

Suters erklärtes Ziel war es, den Lösch- und Rettungszug (LRZ) der SBB im Modell nachzubauen. Deswegen ist er im November 2018 nach Italien gefahren, um Sergio Giordano zu treffen: Der Tüftler stellt seit Jahren Kleinserienmodelle der Spur G her. Zusammengefunden haben der Schweizer Ingenieur und Unternehmer und der ge-

schickte Handwerker und Gestalter aus Italien «bei einem guten Glas Wein», erzählt Marco Suter. Dabei wurde vereinbart, den LRZ nachzubauen.

Startschuss an den Brugger Bahntagen

Erstmals präsentiert wurde das Modell des Lösch- und Rettungszugs Ende Mai 2019 an den Bahntagen in Brugg. Auf diesem Bahn-

hof, der einen Knotenpunkt auf der Ost-West- und der Nord-Süd-Verbindung der Bahn darstellt, ist auch das Vorbild des Modells beheimatet. Der gleich daneben vorgestellte Nachbau für die Gartenbahn sei «ein grosser Publikumsmagnet» an den Brugger Bahntagen gewesen, sagt Suter rückblickend. Die auf dem «richtigen» LRZ tätigen Rettungsleute hätten auch eine «Riesenfreude» gehabt, dass das Modell Wasser spritzen könne, führt der Geschäftsführer von Innolutions aus.

Produktion in der Schweiz

Die Tage der offenen Tore im Bahnpark Brugg waren der Startschuss für die neue Geschäftssparte der Firma. Die ersten Rückmeldungen von Modellbauern aus



Marco Suter, Geschäftsführer von Innolutions (rechts), mit Tobias Suter und einer Reihe von Lokmodellen.



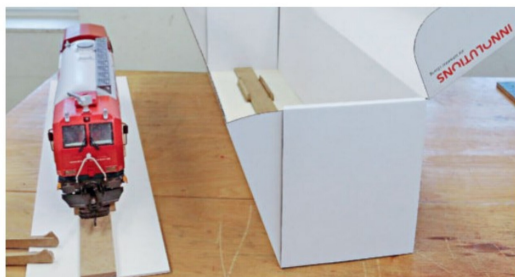
Die im Showroom untergebrachten 3-D-Drucker stellen die Einzelteile für die Modelle her.

der Schweiz und dem Ausland seien sehr gut gewesen, wie Suter erklärt. Nach dem Grossbahnfest im benachbarten Schinznach Dorf sei im September 2019 die Nachfrage nach Modellen weiter gestiegen. Erstmals konnten dort Prototypen vom BVZ-Krokodil der ehemaligen Brig-Visp-Zermatt-Bahn (heute MGB) oder Lokomotiven der Furka-Oberalp-Bahn (FO) (heute

ebenso MGB), darunter die berühmte Balkonlok gezeigt werden. An der Hauptstrasse im aargauischen Villnachern wurde im ehemaligen Bauernhaus, in welchen sich der Sitz von Innolutions befindet, ein kleiner Showroom für die Präsentation der Modelle eingerichtet, deren «Produktion komplett in der Schweiz erfolgt», wie Marco Suter betont.

3-D-Druck im Showroom

«Ideen dafür holen wir von überallher», erläutert der Geschäftsführer mit Verweis darauf, dass viele Inputs von Gartenbahnfreunden kämen (siehe auch Box zur «Weissen Lady»). Giordano mache dann die modellmässige Adaption und das dreidimensionale Nulldesign auf dem Computer. «Er kann aus einer Stretchlimousine einen Cinque-



In solche Spezialverpackungen werden die Kleinserienmodelle verpackt.



An CAD-Arbeitsplätzen werden die Einzelteile für das Modell entworfen.

cento machen», umschreibt Suter die Fähigkeiten des italienischen Designers. Hergestellt werden die Modelle danach vollständig vom zehnköpfigen Team von Innolutions in Villnachern. Ein Metallbauer stellt die Metallteile her. Die restlichen Bestandteile

kommen meist aus dem 3-D-Drucker. Die Geräte stehen im Showroom und arbeiten dort – wie von Geisterhand gesteuert – unablässig leise vor sich hin.

Einen wichtigen Part bei der Produktion der Kleinserienmodelle nimmt Tobias

Suter ein. Der gelernte Schreiner ist ein Fachmann mit vielseitigen Fähigkeiten im Unternehmen, das sich hauptsächlich um Bahn- und Verkehrstechnik sowie Elektrizität kümmert (siehe Box) und die neue Sparte mit «Faszination Modellbau» bewirbt.



Nachbau der berühmten Balkenlok der Furka-Oberalp-Bahn (FO) auf der Testanlage.



Auf den Kehren, welche die Strecke in Spur G dereinst durch das kleine Fenster (im Hintergrund) in den Garten hinausführen sollen, sind eigene mit fremden Modellen vereint.

Ohne Zahnradtechnik

Eine der Maximen von Innolutions ist, «Loks zu machen, die fahren und die man fahren kann», so Marco Suter. Für diese gewünschte Fahrtüchtigkeit werden gemäss dem Geschäftsführer gewisse Kompromisse eingegangen bei der detailgetreuen Ausgestaltung der Lokomotiven. Diese werden nicht mit der Zahnradtechnik ausgerüstet, «da wir keine überzeugende Lösung fanden, die bezahlbar ist», erklärt Marco Suter. Für «Puristen» stelle aber ein holländischer Modellbauer in Spur G auch FO-Loks mit Zahnradantrieb her, sagt der Chef von Innolutions.

SBB-Krokodil kommt

Die Firma hat in einem kürzlich erstellten Nebengebäude im Untergeschoss eine Testanlage eingerichtet. Darauf fahren Kompositionen in unterschiedlicher Zusammensetzung herum. Diese Wahlfreiheit sollten sich auch seine Kunden herausnehmen, meint Marco Suter, der die Gartenbahnszene als sehr tolerant erlebt. Innolutions will auf Kundenvünsche eingehen und diese umsetzen. Entsprechend zufrieden zeigt sich der Firmenleiter nach gut einem Jahr denn auch mit dem Geschäftsverlauf in der Modellbausparte. In dieser stellt Marco Suter das Krokodil der SBB als neues Modell für den Sommer in Aussicht. 

Infos zur Modellpalette von Innolutions auf <https://innolutions.ch/modellbau>



Hauptsitz der Innolutions GmbH in Villnachern.

Hauptstandbeine Bahn, Verkehr und Elektrizität

Die 2001 gegründete Innolutions GmbH ist im Aargau verankert. Sie hatte ihren Sitz erst in Neuenhof, danach in Baden und in Wettingen. Im Sommer 2014 wurde der Firmensitz nach Villnachern in der Nähe von Brugg verlegt. Im umgebauten Bauernhaus, zu dem sich später noch ein Nebengebäude gesellte, arbeiten heute zehn Personen. Davor stehen zwei Bahnsignalmasten, die von weither sichtbar sind,

Das Unternehmen hat insgesamt drei Hauptstandbeine: Bahntechnik, Verkehrstechnik und Elektrizität. Im ersten Bereich werden Projekte wie Industriestellwerke, elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW-Anlagen), Bahnübergänge, Signalsteuerungen und Elemente der Sicherungstechnik in vernetzter Umgebungen realisiert. Das wird unter dem Stichwort «Sicherheit am Zug» auf der Website festgehalten. Da ist weiter davon die Rede, dass auch Studien und Analysen von Betriebs- und Ablaufkonzepten durchgeführt werden.

Im Bereich Verkehr führt Innolutions Verkehrszählungen durch und bereitet die Daten zu aussagekräftigen Diagrammen auf. Verkehrsmessgeräte werden auch an Kunden vermietet und verkauft, welche Instruktionen dafür erhalten, ganz nach dem Motto «Zählen Sie mit uns». Erstellt werden zudem Verkehrskonzepte und -studien. «Wir sorgen für Spannung», heisst es zum Bereich Elektrizität. Als Referenzen angegeben werden da ein mobiles Ladegerät für die Strassenbahnen der Zürcher VBZ sowie die unterbrechungsfreie Stromversorgung von BLT-Trams und Alptransit Gotthard.

Andreas Tschopp

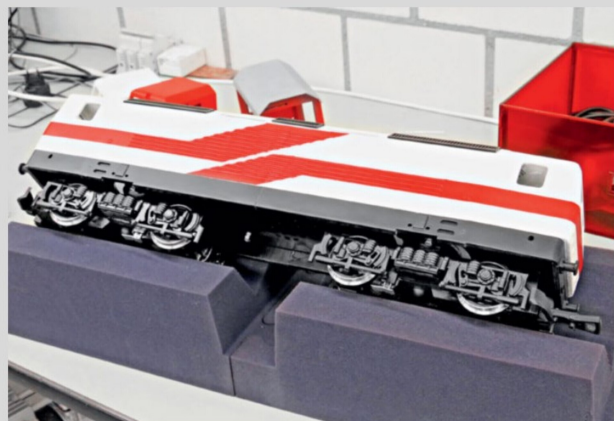
Mehr Infos im Internet unter
<https://innolutions.ch>

Spezialanfertigung der «Weissen Lady»

Auf speziellen Wunsch eines Kunden, der deswegen extra aus Sachsen nach Villnachern kam, hat Innolutions ein Exemplar der «Weissen Lady» angefertigt. Es handelt sich dabei um eine E-Lok der Deutschen Reichsbahn (DR) in der ehemaligen DDR, die dort Anfang der 1980er-Jahre in Betrieb genommen wurde. Von sich reden machte die Lokomotive vorab durch ihr auffälliges Äusseres (weiss mit roten Streifen) und bekam daher den Spitznamen Weisse Lady. Die Lok fuhr aber nicht allzu lange in der speziellen Bemalung umher. Diese, erzählt man sich, musste «auf Geheiss von ganz oben» in die einheitliche DR-Farbgebung geändert werden.

Die Modellbausparte von Innolutions hat auch schon Kundenanfragen für Modelle der Gmf 4/4 der RhB oder der Re 4/4 von der BLS erhalten. Zudem ging eine Anfrage aus Österreich ein für einen «Torpedowagen». Es handelt sich dabei um einen speziellen Eisenbahnwagen, der für den Transport von flüssigem Roheisen bestimmt ist. Dieser erfolgt in einem länglichen Behälter, der einer Zigarre oder eben einem Torpedo gleicht oder aber einer grossen Pfanne, die zur Seite gekippt werden kann, weshalb solche Wagen auch Pfannenwagen genannt werden.

Andreas Tschopp



Diese wegen ihrer Bemalung «Weisse Lady» genannte Lok aus der ehemaligen DDR wurde auf Wunsch eines Kunden aus Sachsen angefertigt. Abgebildet ist das Handmuster.



Original und Modell des Lösch- und Rettungszuges (LRZ) nebeneinander im Bahnhof Brugg.

Foto: Innolutions



Foto: Pierre-Albert Voumard

Szene | Modellbahnneuheiten zwischen Montreux und Gstaad

News auf grosser Fahrt

Wie bereits seit vielen Jahren hat die EYRO Modellbahn GmbH auch 2020 ihre Kunden zu einem Anlass eingeladen, um über die Neuheiten dieses Jahres zu informieren. Diesmal ging es auf grosse Fahrt mit der MOB: Im Extrazug von Montreux nach Gstaad und zurück gab es nebst Neuheiten aus der Welt der Modelleisenbahn auch Lukullisches.

Von Werner Frey (Text)

Der alljährliche Neuheitenanlass von EYRO wurde bereits zum neunten Mal durchgeführt, und die Teilnehmer durften sich erneut an einem abwechslungsreichen Programm erfreuen. In diesem Jahr konnte dank der Bereitschaft der Compagnie du chemin de fer Montreux Oberland Bernois (MOB) und ihrer Mitarbeiter eine exklusive Zugfahrt mit den Belle-Époque-Wagen Ars 101 und As 102 organisiert werden. Die Fahrt führte bei schönstem Wetter von Montreux nach Gstaad und zurück. Damit allen Fahrgästen einen Sitzplatz angeboten werden konnte, wurde zusätzlich der Panoramawagen Bs 232 angehängt. Darin wurden den interessierten Teilnehmern zahlreiche Vorserienmuster von Neuheiten präsentiert. So konnte zum Beispiel ein erstes Muster der Schienenstopfmaschine Unimat von Viessmann begutachtet werden, und auch ein Vorserienmuster des Weinfasswagens von Tillig war ausgestellt.

Auf der kurzweiligen Fahrt wurden die Fahrgäste im Panoramawagen ausführlich über die wichtigsten Neuheiten 2020 informiert, und es bot sich Gelegenheit, Fragen direkt an die anwesenden Fachpersonen

zu richten und die ausgestellten Modelle eingehend zu begutachten. In den Belle-Époque-Wagen wurde den Kunden in den bequemen Polstersesseln ein reichhaltiges Apéro-Plättli serviert, begleitet von Bier,

Wein und Orangensaft. Die Teilnehmer tauschten sich rege aus, und es wurden viele neue Kontakte geknüpft. Die Möglichkeit, Informationen aus erster Hand zu erhalten, wurde ebenfalls rege genutzt.



Foto: Ramon Schmucki

Prächtiges Wetter: der Extrazug beim Kreuzungshalt in Rossinière bei Château-d'Éx.

In Gstaad traf die Sonderfahrt auf den Fondue-Zug der tpf aus Bulle, der dort gerade haltmachte. Während des Aufenthalts bot sich den interessierten Teilnehmern die Gelegenheit, den Führerstand der Zuglokomotive GDe 4/4 6004 mit Wappen von Interlaken zu besichtigen und sich ein wenig die Füsse zu vertreten. Der Altersdurchschnitt der Teilnehmenden war erfreulich tief – unser Hobby hat also noch Zukunft, auch wenn vielerorts oft das Gegenteil behauptet wird.

Auch in diesem Jahr konnten zur Freude der anwesenden Kunden und Lieferanten einige attraktive zusätzliche Neuheiten präsentiert werden.

ALBERT MODELL

Die im letzten Jahr lancierte Serie der Schiebewandwagen Hbbillns 245 wird mit vier Wagen ergänzt, die mit Graffiti-motiven versehen sind. Alle Motive sind mit viel Liebe zum Detail exakt dem Vorbild nachgezeichnet und auf die Modelle übertragen worden. Die Modelle sind ab sofort lieferbar, solange der Vorrat reicht (weitere Informationen finden Sie im Marktspiegel dieser LOKI-Ausgabe).

L.S.Models

Die schweizerische Post übernahm im Jahr 2002 von der französischen Post zehn Stück 26,4 Meter lange Postwagen für den Transport von Briefcontainern. Die Wagen wurden zuerst im originalen Design eingesetzt und später umlackiert. Bereits in den Jahren 2011 und 2012 wurden alle Wagen ausrangiert und verschrottet. L.S.Models realisiert gleich sechs verschiedene Wagen als Modell, davon vier als Schweizer Sonderserie.

- Art.-Nr. 47281: Postwagen Nr. 597 originales Design
- Art.-Nr. 47282: Postwagen Nr. 598 originales Design
- Art.-Nr. 97203: Postwagen Nr. 591/593 Post-Design – Schweizer Sonderserie
- Art.-Nr. 97203: Postwagen Nr. 596/600 Post-Design – Schweizer Sonderserie

VK-Modelle

Die Flotte der einachsigen, modernen Postauto-Anhänger wird um zwei weitere Modelle ergänzt, die wiederum exklusiv in der Schweiz erhältlich sein werden.

- Art.-Nr. 04232: Postauto-Anhänger
- Art.-Nr. 04235: Postauto-Anhänger



L.S.Models (EC-Wagen und Postwagen, vorne), PIKO (ICE 4, Mitte) und Lima (ETR 610, hinten).



Die Modelleisenbahnneuheiten wurden allesamt im Panoramawagen Bs 232 ausgestellt.



Zufrieden: alle Mitwirkenden der MOB, KML und EYRO beim Aufenthalt in Gstaad.

Kiss Modellbahnen GmbH

Wegen Coronoavirus: Modellbahnhersteller ist zahlungsunfähig



Eine Klasse für sich – die Modelle der deutschen Firma Kiss.

Foto: Kiss

Kurz nach Drucklegung der LOKI 4|2020 erreichte uns aus Viernheim eine Nachricht, mit der wir so nicht gerechnet hätten: Eben haben wir noch die Neuheiten von Kiss für das Jahr 2020 vorgestellt, und nun ist der Modellbahnproduzent in die Insolvenz geschlittert. Die unterbrochene Lieferkette aus China hat das Familienunter-

nehmen in eine wirtschaftliche Schieflage gebracht, welche dazu führte, dass die Kiss Modellbahnen GmbH Antrag auf Insolvenz stellen musste. Dies bedeutet aber nicht das Ende der Firma, wie Stefan Kiss in einem Schreiben fortfährt. «Der Geschäftsbetrieb läuft mit allen Mitarbeitern und in Zusammenarbeit mit einem vorläufigen Insolvenz-

verwalter weiter. Das Ziel ist es, in den nächsten Wochen eine Sanierungslösung auf die Beine zu stellen.»

Um wieder an liquide Mittel zu gelangen, hat Kiss einen Sonderverkauf von den sich an Lager befindenden Modellen durchgeführt. So gelangten vor allem deutsche Modelle in den Spurweiten 1 und 0 mit einem grossen Rabatt auf den Markt, welcher den Preis sogar unter den Händlereinkaufspreis drückte.

Wir sprachen mit mehreren Fachhändlern aus der Schweiz und aus Deutschland sowie mit einem nebenamtlichen Mitarbeiter, der bei der Entwicklung der Kiss Modelle mitwirkte. Für alle kam das Aus überraschend. Man dachte zuerst an einen «schlechten Scherz», als Stefan Kiss am Telefon über die Insolvenz informierte. 2019 sei für Kiss eines der besten Geschäftsjahre überhaupt gewesen. Allerdings seien es wohl Nachwehen aus dem Jahr 2018, welche dem Unternehmen noch auf dem Magen lägen. Damals habe, so die Darstellung vonseiten Kiss, der chinesische Lieferant kurz vor der Verschiffung der Modelle den Stückpreis der Lokomotiven um über 10% erhöht. Zu diesem Zeitpunkt waren allerdings die Vorausrechnungen an die Kunden bereits verschickt und eine



Sind noch in China: die Modelle der SBB Ae 3/6 in Spur 1. Ihre Zukunft ist ungewiss.

Foto: Kiss

Preisanpassung nicht mehr möglich. Die Kiss Modellbahnen GmbH habe dann die Differenz selber berappen müssen.

Nicht einmal zwei Wochen vor der Eröffnung des Insolvenzverfahrens wurde René Hildenbrand vom Fachgeschäft World of Trains in Dürnten von Kiss noch ein Spur-1-Modell des SBB-Elefanten C 5/6 angeboten, welches er bestellte und auch gleich bezahlte. Der Elefant steht nun mit mehreren Modellen der Re 4/4^{II}, welche bereits im November bezahlt wurden, auf einem Palett bei Kiss in Viernheim. Da nach deutschem Recht Nutzen und Gefahr erst bei Abholung auf den Kunden übergehen, sind diese Modelle nun ebenfalls in der Insol-

venzmasse der Firma Kiss. «Da wir diese gekauften Loks benötigen, haben wir sie nun herausgekauft und mussten nochmals 70% des Verkaufspreises bezahlen», so Hildenbrand gegenüber der LOKI. Weniger Hoffnung habe er bei den Modellen der SBB Ae 3/6, welche er geordert habe, diese seien zwar auch bezahlt, befänden sich aber noch im Werk in China.

Enttäuscht zeigt sich auch Heiner Bösch von Digitoy-Systems in Wollerau. Auch er habe sehr viel Geld bei Kiss verloren. Auf seiner Website hat er ein Schreiben von Stefan Kiss an den Fachhandel veröffentlicht. Darin steht, «dass bei bereits angezahlten bzw. bezahlten und noch nicht aus-

gelieferten Modellen leider zu sagen ist, dass das Lieferverlangen nicht erfüllt werden kann».

Mit dem direkten Abverkauf von Modellen an Endkunden dürfte sich Kiss aber in der ohnehin schon schwierigen Situation in seinem Händlernetz nicht gerade Freunde gemacht haben. Zu hoffen bleibt, dass es dem geübten Insolvenzverwalter gelingt, die Firma wieder in ruhigere Fahrwasser zu manövrieren. Der Verlust von Kiss Modellbahnen wäre für die Modellbahnszene ein tragischer, denn bei einem sind sich alle befragten Personen einig: «Die Modelle sind on top und lassen sich auch gut verkaufen.»

Stefan Treier

LGB-Neuheiten-Präsentation abgesagt

In der letzten Ausgabe der LOKI haben wir eine kleine Vorschau auf den geplanten LGB-Event bei der Rhätischen Bahn in Landquart abgedruckt. Leider musste dieser Anlass, bei welchem neue Gartenbahnmodelle vorgestellt worden wären, we-

gen des Coronavirus abgesagt werden. Damit verschiebt sich die Präsentation der neuen Lokomotivmodelle aus dem Hause Lehmann in den Sommer beziehungsweise in die zweite Jahreshälfte.

Stefan Treier

Verein Dampfbzug Waldenburgerbahn

Bald wieder Dampf im Oberbaselbiet!



Bekommt bald eine kleine Schwester als 7 1/4"-Gartenbahn: die Dampflokomotive 5 der Waldenburgerbahn.

Es war ein trauriger Tag, als am 23. September 2018 die Dampflokomotive WB 5 «Gedeon Thommen» zum letzten Mal durch das Waldenburgerthal zuckelte. Nach über 116 Jahren endete der Dampfbetrieb auf der nur 750 mm breiten Bahnlinie zwischen Liestal und Waldenburg endgültig. Die historische Dampflokomotive G 3/3, die von der SLM 1902 gebaut wurde, fand in Thalhaus nur wenige Meter neben ihrer Stammstrecke in der Remise Waldeburgerli ein neues zu Hause.

Nach dem Aus für den Dampfbzug suchte sich der Verein Dampfbzug Waldenburgerbahn eine neue Aufgabe und fand diese unter anderem in der Form einer Echtdampf-Gartenbahn. Diese soll im Verlaufe des Jahres bei der Remise Thalhaus entstehen und jeweils am Tag der offenen Remise, der normalerweise immer der letzte Sonntag der Monate zwischen April und Oktober ist, Personen auf einem Rundkurs befördern. Vor dem Corona-Lockdown wurde damit begonnen, im Schopf des nahe gelegenen Campingplatzes eine Werkstatt einzurichten. Der Verein sucht übrigens noch Mitglieder, welche die kleine Dampfbahn personell unterstützen möchten.

www.waldeburgerli.ch

Foto: Stefan Treier

Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Verspäteter Saisonstart an der Furka

Das Coronavirus macht auch der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) einen Strich durch die Rechnung: Der für den 13. Juni vorgesehene Saisonstart wird vorerst auf den 3. Juli verschoben. Die Einschränkungen im öffentlichen Leben führen momentan dazu, dass etliche Vorbereitungsarbeiten im Verzug sind. Die für Mitte Mai vorgesehenen Schneeräumungs- und In-

standstellungsarbeiten entlang der Strecke können nicht wie geplant stattfinden. Zudem sind die Lokwerkstatt in Uzwil und die Wagenwerkstatt in Aarau derzeit ganz geschlossen. Der Betrieb in der Werkstatt Realp läuft situationsangepasst reduziert. Dies hat zur Folge, dass die Revisionsarbeiten an Lokomotiven und Wagen nicht wie geplant durchgeführt werden können. Anstelle der

ausfallenden Züge im Juni werden im August und im September zusätzliche Züge angeboten. An den Freitagen, 28. August, sowie 4., 11. und 18. September 2020, verkehrt ein Zusatzzug.

DFB

www.dfb.ch



Foto: Urs Treier

Verkehren dieses Jahr später als geplant: die Dampfzüge der DFB.

Train Store Wellig

Aus für Maispracher Modellbahnhändler

2009 erfüllte sich der Baselbieter Tobias Wellig den Traum vom eigenen Modellbahngeschäft. In Maisprach eröffnete er im neu gebauten Einfamilienhaus den Train Store Wellig und konnte sich rasch einen guten Ruf über die Kantonsgrenzen hinaus aufbauen. 2014 packte Wellig und seine Frau das Fernweh, und sie wanderten nach Schweden aus, wo sie auf ihrem Hof unter anderem Ferienwohnungen vermieten.

Das Modellbahngeschäft verkaufte Wellig an Stefan Rudolf, welcher die Firma fortan als Geschäftsführer leitete. Tobias Wellig blieb dem Unternehmen aber als Namensgeber und Teilhaber erhalten. 2018 stieg zudem der Stammkunde und Modellbahnfreund Roland Hohler ebenfalls als nicht aktiver Minderheitspartner in die Firma ein. Stefan Rudolf weitete in den vergangenen Jahren das Geschäftsgebiet des

Train Store Wellig um die Bereiche Digitalisierung, Anlagenplanung und Anlagenbau aus.

Am 27. Januar 2020 verstarb Rudolf völlig überraschend für alle und stellte die beiden Mitinhaber vor die Frage: Wie weiter? Weder Wellig noch Hohler konnten oder wollten das Fachgeschäft alleine weiterführen, weshalb sich die beiden für eine ordentliche Liquidation und einen Abver-

kauf des Inventars aussprachen. Den ganzen Februar hindurch verkauften Hohler und der Vater von Tobias Wellig das noch vorhandene Inventar mit starken Rabatten. Nur gut einen Monat nach dem Tod von Geschäftsführer Stefan Rudolf öffnete am 29. Februar der Train Store Wellig zum allerletzten Mal seine Türen. Neben Hohler und Vater Wellig war am letzten Tag auch noch einmal Tobias Wellig in dem Geschäft, welches er vor elf Jahren mitaufgebaut hatte. Für ihn sei es wichtig, «dass die Firma nicht einfach in den Konkurs geschickt wurde, sondern nach bestem Wissen und Gewissen aufgelöst werden kann».

Vor allem Freunde von nordamerikanischen, afrikanischen, asiatischen, neuseeländischen und australischen Bahnen trifft die Schliessung besonders. Train Store Wellig war eines der wenigen Geschäfte in Europa, welche Fahrzeuge des brasilianischen Herstellers Frateschi führen. Mit dem Aus von Train Store Wellig verliert die Nordwestschweiz ein weiteres von den schon nicht mehr so zahlreich vorhandenen Modellbahnfachgeschäften. Im ehemaligen Modellbahnshop zieht im April übrigens ein Hundefachgeschäft ein.

Stefan Treier

www.train-store.ch

Blick in den Verkaufsraum in
Maispach – es war schon mal voller!



Fotos: Stefan Treier

Ein letztes Mal im Geschäft: Tobias Wellig und Roland Hohler.



Verein Team 10439

Historisches Triebfahrzeugtreffen abgesagt

Es sollte eines der grössten Eisenbahnfeste der letzten Jahre werden, das Depotfest mit Triebfahrzeugtreffen, welches das Team 10439 am 29. und 30. August 2020 im solothurnischen Olten organisieren wollte. Historische Fahrzeuge aus der ganzen Schweiz sollten am Festwochenende den Weg zum Bahnkilometer null unter die Räder nehmen, doch daraus wird nun leider nichts. Da infolge des Lockdowns sämtliche Vereinsaktivitäten durch den Bundesrat untersagt wurden, konnte das Organisationskomitee seine Arbeit nicht so weiterführen, wie es zur Durchführung der Veranstaltung nötig gewesen wäre. Schweren Herzens musste es daher die Notbremse ziehen. Ob das Fest im nächsten Jahr nachgeholt werden kann, ist derzeit leider noch nicht bekannt.

Stefan Treier

www.team10439.ch



Foto: Stefan Treier

Blieben Ende August im Depot: historische Triebfahrzeuge des Depots Olten.

Leserseite

Leserbrief von PeAWe zur Leitfähigkeit von Güterwagenachsen und zu Magneten in Loks Die Hersteller angehen

In der LOKI habe ich folgende Artikel noch nie gesehen. Erstens: Wie werden die Achsen von Güterwagen leitend gemacht, damit sie von der Besetzmeldung einer Digitalsteuerung erkannt werden? Es gibt da lediglich Ideen, wie das selber gemacht werden kann.

Möglichkeit A: Mit einem SMD-Widerstand von 15 Kiloohm gemäss NEM-Norm mittels Grafitleitlack den isolierenden Kunststoff der Zweileiterachse zu überbrücken (Grafitlack wird auch Silberleitlack genannt, obwohl er schwarz wie Grafit ist und kein Silber drinhat). Die Schwierigkeit dabei: Der Grafitleitlack soll den Widerstand an den leitenden Teilen der Achse festkleben. Das Problem: Der Lack überbrückt den Widerstand, da er nicht so genau dort aufgetragen werden kann, wo man ihn benötigt.

Möglichkeit B: Der Widerstand wird weggelassen. Es wird versucht, ohne den Widerstand eine Leitfähigkeit von 10 bis 15 Kiloohm zu erzielen. Auf einer Stahlachse ist das nur mit sehr viel Aufwand möglich (mehr auftragen, trocknen lassen, dann wieder abkratzen, das Ganze wiederholen, bis der Widerstandswert stimmt), dann gibt es heutzutage auch noch isolierte Achsen, die zuerst leitend gekratzt werden müssen, bevor sie mit dem Grafitlack behandelt werden können.

Möglichkeit C: Der Hersteller rüstet die erwähnten Fahrzeuge mit leitenden Achsen gemäss NEM 624 aus. Ein Hersteller – auf dieses Problem angesprochen – hat lediglich eine Ausrede parat, warum dies nicht möglich sei.

Zweitens: Es gibt kleine und grosse Hersteller, die heutzutage lobenswerterweise in die Loks und eventuell auch in die Steuerwagen einen Magneten einbauen. Dann gibt es aber immer noch einen grossen Hersteller, welcher das nicht tut. Ich sage an dieser Stelle nicht, welcher es ist. Auf Anfrage gibt sich eine Mitarbeiterin des Herstellers ganz verdutzt, dass das nötig sein soll, kann dann aber doch eine Referenz geben von jemandem, der das schon einmal gemacht hat. Betreffend des Magneten habe ich noch keine NEM-Norm dazu gefunden,

wie dieser den im Gleis eingebauten Reed-Kontakt betätigen soll. Diese müsste zuerst eingeführt und dann von den Herstellern umgesetzt werden.

Es wäre nötig, seitens einer grossen Gemeinschaft die Hersteller dazu aufzufordern, erstens leitende Achsen ($R = 15$ Kiloohm gemäss NEM-Norm) in Güterwagen (und Personenwagen ohne Beleuchtung) einzubauen und zweitens einen Magneten in Loks und Steuerwagen einzubauen, für deren Digitalsteuerung mittels PC. Wenn diese Probleme herstellerseitig gelöst wür-

den, wäre es einfacher, eine digitale Anlage aufzubauen, und der digitale Anlagenbau könnte sich schneller verbreiten.

Mein Aufruf: Gibt es LOKI-Leser oder andere, welche dieses Problem auch kennen? Wie sind sie damit umgegangen? Heutzutage gibt es viele schöne Details, wie 3-1-Stirnbeleuchtungen, Rot als Zugschluss mit der Fahrtrichtung wechselnd, Sound und Ähnliches. Aber wie soll man die/alle Hersteller dazu bringen, die obigen funktionsrelevanten Probleme anzugehen? Das wäre die beste Lösung.

PeAWe

	Normen Europäischer Modellbahnen Elektrische Kennwerte Radsatz	NEM 624 1 Seite
Verbindliche Norm		Ausgabe 1997 (30092010)
1. Zweck der Norm Diese Norm dient der Schaffung von Voraussetzungen zur elektrischen Messung der Besetzung von Gleisabschnitten durch ruhende und/oder bewegte Fahrzeuge (statisch-dynamische Besetzmeldung) bei Zweischienenbetrieb nach NEM 620.		
2. Überbrückungswiderstand Bei Fahrzeugen ohne elektrische Ausrüstung wird ein Widerstandselement zur Überbrückung der Isolation des Radsatzes (Überbrückungswiderstand) angebracht. Ausführung, Form und Montage des Überbrückungswiderstandes sind beliebig. Sein Wert wird mit $R_p = 15 \text{ k}\Omega \text{ (Kiloohm)} \pm 20\%$ festgelegt.		
3. Messung des Überbrückungswiderstandes Der Überbrückungswiderstand R_p wird zwischen den Laufflächen des Radsatzes ermittelt. Abb. 1 Schematische Darstellung des Radsatzes mit elektrischer Isolation, Überbrückungswiderstand und Messflächen		
		
4. Hinweis Die Anzahl der nach dieser Norm überbrückten Achsen innerhalb eines Zuges ist nicht festgelegt.		

Leserbrief von HP. Fankhauser zum Rollmaterial in Spur N Aber oha lätz!

Ich finde es erstaunlich, dass sich die wenigsten LOKI-Leser über erschienene Beiträge äussern und die Redaktion gar darauf hinweisen muss, dass kaum jemand die Rubrik Leserseite nutze. Diese Plattform scheint mir aber wichtig, bietet sie doch jedermann die Gelegenheit, Lob und Tadel, aber auch gute Ratschläge usw. zu veröffentlichen.

Gewissermassen könnte der Eindruck entstehen, dass die Leserschaft in jeglicher Hinsicht mit den Berichterstattungen zufrieden ist. Selbst die teils mannigfachen Neuheiten, welche auf dem Markt erscheinen und in der Zeitschrift präsentiert werden, vermögen nach dem Kauf offenbar der Mehrheit zu gefallen, und das Rollmaterial scheint klaglos zu funktionieren.

Und damit bin ich beim Punkt angelangt, der mich veranlasst hat, die Leserbrief-Plattform zu nutzen, um ein wenig Kritik loszuwerden, denn längst nicht alles Rollmaterial ist von Anbeginn weg modellanlagentauglich. Die meisten Fahrzeuge müssen zunächst durch mehr oder weniger kühne Eingriffe fahrtauglich gemacht, ja schier gezähmt werden, bis sie klaglos die beschwerliche Strecke auf meiner Anlage (AnalogaN in LOKI 7/8|2017) überwinden können.

Um der momentan schwierigen Zeit entgegenzuhalten, will ich mich an dieser Stelle jedoch lieber im positiven Sinn äussern. Da ich seit Jahrzehnten die Spur N als Idealgrösse erachte, möchte ich die sehr guten Fahreigenschaften der BLS-Lokomo-



Foto: Manfred Merz

tiven von Schär (Kato/Hobbytrain) hervorheben. Die altgedienten Maschinchen versehen den beschwerlichen Dienst nach wie vor sehr zuverlässig. Die Re 6/6 der gleichnamigen Marke erhielt von mir den Übernamen «die Sanfte». Sie läuft super. Hervorragend auch die Loks der Baureihe 186 von Minitrix. Bei PIKO hatte ich ein etwas mulmiges Gefühl, als ich den Triebwagen RBe 4/4 mit Steuerwagen erstand. Aber oha lätz! Einfach auf das Gleis stellen und losfahren. Nirgendwo auf der Anlage ein Problemchen. Und die Laufeigenschaften sind einfach toll! Kein markiges Geräusch, die Geschwindigkeit ideal und die Zugkraft enorm. Bei Testfahrten zieht dieser Triebwagen nämlich beschwerdelos auch längere Züge über die kurvenreiche Bergstrecke, mehr als die meisten Güterzugloks. Da kam von Beginn weg Freude auf, die bis

dato ungebrochen ist. Ein besonderes Kompliment geht deshalb von mir an die Firma PIKO; natürlich in der Hoffnung, dass weitere solche Qualitätsarbeit von dort erscheinen wird und andere Hersteller sich ein Beispiel nehmen.

Und hier noch ein kleiner Tipp, der vielleicht zum Lachen führt oder Kopfschütteln bewirkt: Kupplungsprobleme treten bei mir selten auf, da ich ein sehr winziges Tröpfchen Weissleim an den Kupplungen der zusammengehängten Wagen/Lokomotiven anbringe (mit Nadel/Zahnstocher usw.). Die Trocknungszeit ist relativ kurz. Ein mit etwas Wasser getränktes Wattestäbchen über die Kupplungen streichen, und schon sind diese wieder voneinander getrennt. Seither hat sich bei mir der Spielspass extrem gesteigert.

HP. Fankhauser

Leserbrief von Denis L. Kaech zu veränderten Märklin-SBB-A8-Leichtstahlwagen Kreative Aufgabe und Ablenkung

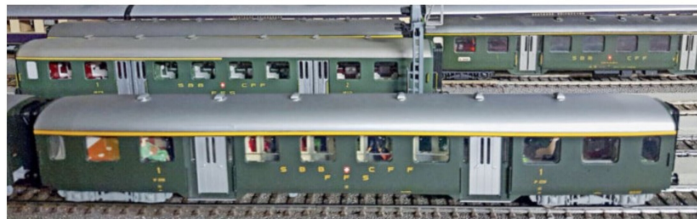
Guten Tag
und danke für die Erinnerung an die Rubrik «Leserseite». Anbei das Bild eines ver-

änderten Märklin-SBB-A8-Leichtstahlwagens. Ich habe vier Jouef-Abteile in der Mitte eingesetzt, nachdem ich an einer

Börse einen gesuperten A8-Liliputwagen gekauft hatte. In der LOKI 4|2020 erkennt man auf Seite 92 Tische im alten Märklin-Speisewagen, was dieses Modell aufwertet. Vielleicht eine sinnvolle kreative Aufgabe und Ablenkung während der Coronakrise?

Übrigens, als alter Märklin-Insider habe ich per Mail vorgeschlagen, für Trix und Märklin einen A7-Leichtstahl-Abteilstahlwagen herzustellen: Diesen sieht man auf vielen Abbildungen der ehemaligen (Genève-)Zürich-München-Zugverbindungen Bavaria und Rhône-Isar (F, A7, B, B, AB Leichtstahl).

Denis L. Kaech



Leserbrief von Max Mayr zu Panzerfunkantennen beim Marsch Ein absolutes No-Go!

Sehr geehrter Herr Tamassy,
sehr geehrte Damen und Herren

Die Leute von PIKO sind über ihren gelungenen Artikel mit der Nummer 96691 und dessen Detaillierungen zu Recht sehr stolz! Sogar die Funkantennen sind vorhanden. Es ist mir – als ehemaligem «Pänzeler» der Schweizer Armee – aber ein Anliegen, Sie darauf hinzuweisen, dass die Konstellation Funkantennen und elektrischer Fahrdrabt der Bahn ein absolutes No-Go ist! Zu gross ist das Risiko, dass die Antenne der Oberleitung zu nahe kommt und der Funke überspringt! Das wäre für die Mannschaft im Panzer tödlich (15 kV Spannung)! Früh in der RS wird jedem Wehrmann eingebläut, dass die Funkantennen beim «Marsch» abzuspannen sind. Besondere Vorsicht ist auch beim Überqueren eines Bahnübergangs



geboten. Bereits beim Verlad der Panzer auf der Rampe im Bahnhof ist sicherzustellen, dass der Fahrdrabt – wenn vorhanden – geerdet ist. Besser noch, die Antennen werden abmontiert (diese werden beim Bahntransport eh nicht benötigt, da die Mannschaft nicht im Panzer mitfährt). Solche Unfälle haben sich in der Vergangen-

heit leider schon zu oft ereignet – ein Albtraum! Bin ich jetzt mit diesem Hinweis ein Nietenzähler?

Vielen Dank übrigens für die tollen LOKI-Hefte! Ich lese jedes mehrmals gründlich, bevor ich es weitergebe.

Freundliche Grüsse, Max Mayr, Köniz

Leserbrief von Werner Röther zu selbst gemachter Fototapete Zurechtgeschnitten und an die Wand tapeziert



Vor geraumer Zeit konnten wir in jedem LOKI-Heft eine schöne doppelseitige Zeichnung einer Lokomotive bestaunen, ausschneiden und sammeln. Und da liegen sie nun, schön verpackt in einer Schachtel im Schrank. Aus den Augen, aus dem Sinn. Beim Zimmerrenovieren kam mir die Idee, eine Wand mit diesen schönen Fotos zu gestalten. Zurechtgeschnitten und an die Wand tapeziert. Eine selbst gemachte Fototapete über unser Hobby bereichert nun unser Zimmer. Ein beiliegendes Foto zeigt meine neue Wandgestaltung. Interessierten Handwerkern und solchen, die es werden wollen, gebe ich gerne Auskunft und Anleitung über roether@bluewin.ch.

*Ein gutes Gelingen wünscht
Werner Röther*

Schreiben Sie uns!

@ zoltan.tamassy@loki.ch

f @lokimagazin

ig @loki_magazin

✉ LOKI Magazin, c/o Zoltan Tamassy,
Talackerstrasse 47, 8152 Glattbrugg



Die LOKI-Redaktion erlaubt sich, Leserbriefe zu kürzen. Zudem geben wir keine Garantie, dass alle bei uns eingegangenen Leserbriefe veröffentlicht werden.

Veranstaltungen

Fahrtage Verein Liliputbahn Chärnsmatt | 2./3./9./10./16./17./21./23./24./30./31. Mai 2020 | 6023 Rothenburg, Bertswilstrasse 40
Betrieb der Liliputbahn bei guter Witterung. Elektro-, thermische und Dampfloks stehen im Einsatz. www.liliputbahn-chaernsmatt.ch

Fahrtage Blatten Modelleisenbahn-Club Einsiedeln | 3./10./31. Mai 2020, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Alpstrasse
Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung gratis für Jung und Alt. <https://mece.ch>

Modelleisenbahnbörse E. Tschiemer / M. Kupferschmid | 3. Mai 2020, 10.00–15.00 Uhr | 3123 Belp, Steinbachstrasse 19
Bekannte Dorfborse mit regionalen Anbietern. Auch Ankauf! Tischreservation: Tel. 079 387 92 16.

Modellbahnbetrieb Bergün Albulabahn-Club | 7./14./21./28. Mai 2020, 15.00–17.30 Uhr | 7482 Bergün/Bravuogn, Ortsmuseum
Betrieb auf der H0m-Anlage jeweils von 15.00 bis 17.30 Uhr. www.albulabahn-club.ch

Erlebniszug San Gottardo SBB Historic | 9. Mai 2020, 9.50–17.00 Uhr | 6472 Erstfeld, Bahnhof
Geniessen Sie Ihre Anreise ab Erstfeld ins Tessin oder ins Gotthardgebiet im historischen Zug. www.sbbhistoric.ch

Fahrtage in Staufen (AG) Gartenbahn Staufen (AG) | 10. Mai 2020, 11.00–16.00 Uhr | 5600 Lenzburg, Postfach 324
Suppe mit Spatz durch Vogelschutzverein Staufen ab 11.00 Uhr. www.gartenbahn-staufen.ch

100 Jahre Elektrifizierung Gotthard Senioren-Universität Luzern | 14. Mai 2020, 16.15–17.45 Uhr | 6003 Luzern, Froburgstrasse 3
Die Elektrifizierung der Gotthardbahn 1920, ein Projekt, das viel Mut erforderte und sich auszahlte. www.sen-uni-lu.ch

Dampf-Erlebnisfahrt SBB Historic | 17. Mai 2020 | 5200 Brugg, Bahnpark Brugg
Anlässlich der offenen Tore des Bahnarks Brugg finden erneut Dampffahrten mit der Eb 3/5 «Habersack» statt. www.sbbhistoric.ch

Öffentlicher Fahrbetrieb Winterthurer Eisenbahn-Amateure (WEA) | 17. Mai 2020, 10.00–16.00 Uhr | 8404 Winterthur, Hobelwerkweg 8
Tag der offenen Tür bei den Winterthurer Eisenbahn-Amateuren, UG Turnhalle Schulhaus Hegfeld. www.wea-winterthur.ch

Tunnelkino, Fahrtage 2020 Verein Tunnelkino | 23. Mai 2020, 11.11–16.11 Uhr | 4515 Oberdorf (SO), Bahnhof Oberdorf (SO)
Wir fahren an vier Samstagen jeweils fünfmal von Oberdorf durch den Weissensteintunnel nach Günsbrunnen. <https://tunnelkino.ch>

Fahrtage in Staufen (AG) Gartenbahn Staufen (AG) | 24. Mai 2020, 13.00–16.00 Uhr | 5600 Lenzburg, Postfach 324
Fahrtage auf der Anlage der Gartenbahn Staufen für Gross und Klein, Verpflegung ab 12.00 Uhr. www.gartenbahn-staufen.ch

Schweizer Dampffestival Museumsbahn Blonay-Chamby | 30./31. Mai 2020, 10.00–18.00 Uhr | 1807 Blonay, Place de la Gare
Das traditionelle grosse Dampffest der Blonay-Chamby mit vier Dampfloks in Betrieb! 130 Jahre Lok LEB 5. <https://blonay-chamby.ch>

Pfingst-Dampffahrt Brienersee Ballenberg Dampfbahn | 31. Mai 2020, 10.40–14.12 Uhr | 3800 Interlaken, Bahnhof Interlaken Ost
Geniessen Sie eine Fahrt mit Dampf und historischem Rollmaterial dem romantischen Brienersee entlang. www.ballenberg-dampfbahn.ch

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Veranstaltungen einfach online
eintragen unter:

www.loki.ch/veranstaltung-melden



Bitte beachten Sie allfällige Verbote
des Bundesrates in Bezug auf Personen-
ansammlungen, Veranstaltungen usw.
(Coronavirus).

Bitte beachten Sie den Eintragungsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 6 | 2020: Mittwoch, 29. April 2020.

Börse

**Börseninsertat
einfach online
eintragen unter
www.loki.ch/boerse**



**Bitte beachten Sie den
Insertionsschluss für Börsen-
inserate in der LOKI 6 | 2020:
Mittwoch, 29. April 2020**

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 66, 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 Stirmann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirmannz@windowslive.com

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

HO Suche Born-Bausätze/Wagen, auch defekt. H.G. Baschung, Belchenstrasse 14, 4600 Olten, Tel. 079 721 17 88, shuffle.deluxe@gmx.ch

HO Bruno Sutter Lokschniede
Zu kaufen gesucht: Modelleisenbahnen und Zubehör Spur N+HO+HOM, Sammlungen, Anlagen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung. Immer grosse Auswahl an HO-US-Rollmaterial!
9200 Gossau, Tel. 079 233 13 65, impala58@gmx.net

Verkaufen

N Zu verkaufen: komplette Lenz-Elektronik mit Interface in Metallkasten verbaut. 3 Trafos, 1 Einmessstrecke, 1 Laptop und sep. Bildschirm, mit Railroad, 1 Lötstation Viessmann, Schienen, Weichen (Peco) und sehr vieles mehr. Nur ein bloc. Tel. 079 339 87 45 oder SMS

N Verkäufe KATO-Schienen, Weichen usw. Tel. 031 352 96 37, franzhuegi@bluewin.ch

I Lemaco, SBB Ae 4/7 10955, Scheinwerfer vorne rechts und Dach oben beschädigt. Preis zu diskutieren, CHF 9500.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Lemaco, SBB Ce 6/8 14305. Preis zu diskutieren, CHF 7000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Fulgurex, SBB nord chapelon 231 no 3.1192, braun. Preis zu diskutieren, CHF 13 000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Lemaco, BLS Be 5/7 151, Pantograf beschädigt. Preis zu diskutieren, CHF 9200.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Lemaco, SNCF 241 P 16. Preis zu diskutieren, CHF 16 000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Union Pacific, Big Boy 4006. Preis zu diskutieren, CHF 18 000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I SNCF 232 U1. Preis zu diskutieren, CHF 9000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Krokodile 14254. Preis zu diskutieren, CHF 13 000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I CFF 10021. Preis zu diskutieren, CHF 4500.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Southern Pacific 4449 + Wagen. Preis zu diskutieren, CHF 10 000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

I Southern Pacific 4458 + Wagen. Preis zu diskutieren CHF 11 000.-.
E-Mail in Französisch oder Englisch: alainwolf@gmail.com, Alain Wolf, 1092 Belmont sur Lausanne

Z-ilm Lauer: Diverse LBS, UBS, PCC-100-12 Paul Bärlocher, Mühlestrasse 17, 9240 Uzwil, Tel. 071 393 47 40, paul.baerlocher@gmx.ch

Verschiedenes

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

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
schnellster Barauszahlung!

Langjährige Erfahrung

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

Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977

Exklusive
Modelleisenbahnen

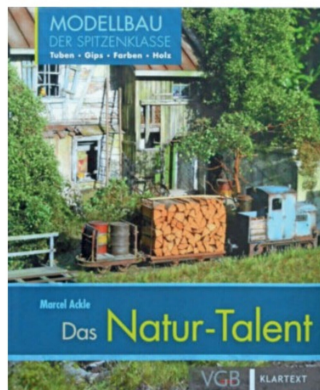
und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

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

Medientipps



Das Natur-Talent

Die Landschaft einer Anlage ist wichtig, die Auswahl an Gebäuden oder Bäumen im Fachhandel gross. Aber was tun, wenn das Angebot nicht passt? Einfach selber machen, wie Marcel Ackle. Er öffnet dazu seine Schatzkammer von Wissen, Tipps und Ideen.

Was Sie im vorliegenden Werk zu sehen bekommen, ist Modellbau in abgehobenen Sphären, in einer höheren Liga. Beim Betrachten der Bilder fallen unzählige Kleinigkeiten auf, zum Beispiel in einer Hinterhofecke. Neben den Gleisen der kleinen Werkbahn liegt eine Menge Unrat: zwei halb verfallene Holzkisten, ein altes Gartentor, einzelne Holzlaten, zerbrochene Ziegelsteine, eine alte Blechwerbetafel, ein ausgedientes Schaukelpferd. Auf den ersten Blick wirkt alles echt. Man staunt über die Vielfalt und die sorgfältige Ausführung. Im reich bebilderten Werk erfährt man eine Menge über das Wie und Warum, denn Ackle gibt seine Erfahrungen weiter. Vor allem weist er darauf hin, dass Ausdauer, Geduld und auch Fantasie erforderlich sind. Es lohnt sich. Denn das Resultat wird stolz machen und Ansporn für weitere Arbeiten sein. Wie sagt doch Marcel Ackle: Modellbau bringt Freude und Entspannung und öffnet die Augen für die Umgebung und die Natur. Eine vorzügliche Freizeitbeschäftigung also. Widmen wir uns noch dem Bildmaterial: Die hervorragenden Aufnahmen entführen uns in eine Welt der Idylle und Nostalgie. Der Detailreichtum ist einmalig und spornt zu neuen Taten an. Die technischen Bilder, welche die Bauarbeiten erläutern, sind klar und aussagekräftig.

Der ehemalige Architekt kann seine frühere Tätigkeit nicht verleugnen. Das Werk ist vielseitig. Es dient als Basis für eigenes Tun oder auch zur Betrachtung von kleinen und romantischen Ecken unserer Modellbahnwelt.

René Stamm

Das Natur-Talent
Marcel Ackle
206 Seiten, Format 24,5 × 29,5 cm
Bildmaterial farbig
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, 82256 Fürstenfeldbruck
ISBN 978-3-8375-1963-1
CHF 52,90

Einfach und bequem online bestellen unter:



Von der Kunst, einen Zug zu bauen

Es gibt unzählige Bücher über Bahnbetrieb, Bahngesellschaften, Lokomotiven oder Wagen, die den Eisenbahnfan erfreuen. Aber ein Buch über die Kunst, einen Zug zu bauen? Nein, es geht auch nicht um Modellbau. Worum dann? Sie erfahren, was passiert, bis ein neuer Zug ausgeliefert werden kann.

Der Autor, Heinz Iwinsky, ist ein eingefleischter Eisenbahnbauer. Ab 1971 hat er in Dresden Schienenfahrzeugbau studiert und ist dieser Branche bis zu seiner Pensionierung treu geblieben. Seine Erlebnisse und Erfahrungen hat er im vorliegenden Werk auf interessante Weise und mit grosser Leichtigkeit niedergeschrieben. Auch ein Schmunzeln ist zwischendurch erlaubt. Der Leser erlebt, wie die Verkaufsverhandlungen geführt werden oder wie mit technischen Problemen gerungen wird, bis die richtige Lösung gefunden ist. Auch sehr persönliche Überlegungen, Erlebnisse und Erfahrungen finden Platz in der Dokumentation. Das Buch ist in sieben Hauptkapitel aufgeteilt, die jeweils wichtige Abschnitte im Berufsleben des Autors umfassen. «Studium in Dresden», «Einstieg ins Berufsleben» oder «In einer aufstrebenden Firma», um nur einige zu nennen. Diese Kapitel werden ergänzt durch die blauen «Wissenseiten», die technische Erkenntnisse vermitteln. Auch diese Ausführungen sind einfach, verständlich und eine echte Wissensquelle für den Eisenbahnfreund. Nun zur Bebilderung. Sie ist typisch für den Autor: technisch, lieblich, eindrucklich und mit Blick auf die ganze Welt. Aufnahmen von Bauteilen, Fahrzeugen, Strecken und von Bauten aus Ost und West, Süd und Nord wechseln in einem bunten Feuerwerk ab.

Das Buch kann man auch so lesen: die Kunst, ein interessantes Buch zu schaffen. Viel Vergnügen beim Lesen und Anschauen.

René Stamm

Von der Kunst, einen Zug zu bauen
Heinz Iwinsky
196 Seiten, Format 20,5 × 29,5 cm
Bilder, Zeichnungen und Tabellen in Schwarz-Weiss oder Farbe
Eigenverlag
ISBN 978-3-200-05759-3
EUR 19,50

Bestellbar über den Autor: eigenverlag.iwinsky@gmail.com

Bahn aktuell

Foto: Livio Nerling

Plötzlich ist
alles anders





Zug 776 am 16. März mit den Re 420 135 und 299 bei Itingen. Kurz darauf war Schluss mit unverpendelten Zügen sowie Re 4/4^{II} im Reiseverkehr.

Seit März beeinflussen die speziellen Umstände auch die öffentlichen Verkehrsmittel. Einerseits gibt es plötzlich abgesperrte Bereiche, zum Beispiel der Chauffeurarbeitsplatz, andererseits wurde das Fahrplanangebot aufgrund der massiv eingebrochenen

Nachfrage reduziert. Welche Folgen dies hat, sei an ein paar Beispielen erläutert. Mit dem Wegfall der internationalen Verbindungen begannen die SBB ab dem 25. März, überzählige Wagen, vorwiegend aus dem Verkehr mit Deutschland, in Dottikon ab-

zustellen. Dort besteht seit 1981 eine Umspannanlage genannte Abstellfläche mit zehn gut 700 Meter langen Gleisen für den Güterverkehr. In je zwei Extrazügen ab Zürich und Basel sind dort bis am 30. März 58 Wagen, darunter auch zehn FC-B, mit



Über die Verbindungslinie von Brugg bringt die Re 460 046 am 27. März 13 nicht mehr benötigte Wagen von Basel zum Abstellen nach Dottikon.



Hier beim Zürcher Depot F sind am 27. März vier von Cargo gemietete Re 421, darunter die 394 und 379 mit der Zürich-München-Werbung, versammelt.



Am 31. März ist an Zug 5757 Landquart–Ilanz statt einer Ge 6/6^{II} die Ge 4/4 644 eingeteilt. Auffällig: die neuen Wechselbehälter fürs Valserwasser.



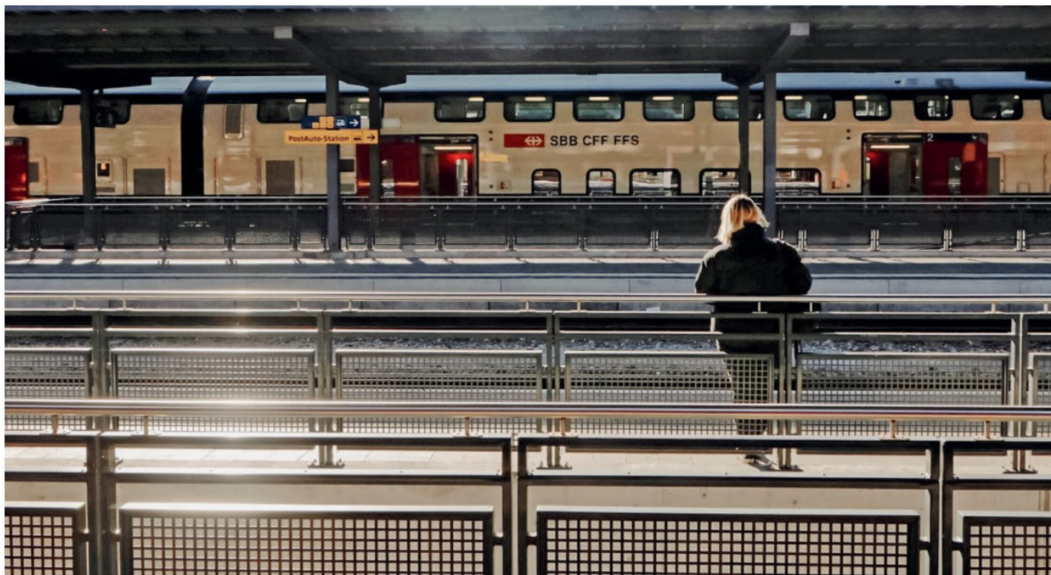
Ebenfalls sind alle Reiseextrazüge entfallen. Hier die letzte Fahrt mit dem RAE 1021 vom 3. März in Linthal. Englische Bahnfans fuhren damit zu einem der wenigen SBB-Bahnhöfe, wo kein Gleis weiterführt.

einer Länge von 1,5 Kilometern eingetroffen und füllten damit zwei Gleise. Angeblich umfasse das abgestellte Rollmaterial eine Länge von 25 Kilometern.

Aufgefallen ist, dass im SBB-Reiseverkehr grundsätzlich nur noch Pendel-/Triebzüge eingesetzt sind und so die Re 420 bzw. die gemieteten fünf 421er von Cargo verdrängt haben. Lediglich eine HVZ-Komp war beispielsweise am 6. April verplant.

Bei der RhB wenden die Züge der Berninalinie in Campocologno. Da sie nur als Triebzug oder ABe-4/4^{II}-Doppeltraktion formiert sind, entfällt ein Umfahren. Lediglich fakultative Güterzüge erreichen gelegentlich Tirano, dessen Bahnhof sonst unbesetzt ist. Mit dem Wegfall der Express- und Direktzüge Landquart-St. Moritz haben die frei gewordenen Triebfahrzeuge vor allem die Ge 6/6^{II} verdrängt.

Tibert Keller



Leere Perrons zu Pendlerzeiten, wie hier am 24. März in Chur, und präventiv geöffnete Türen symbolisieren den Ausnahmezustand.



Hinweis in den Thurbo-GTW, dass alle Türen ohne Knopfdruck öffnen.



Die Bahn fährt ab Rafz ohne Halt durchs abgeriegelte Deutschland.

Foto: Florian Hübscher



IC-2000-Züge im neuen Design

Zunehmend prägen renovierte, am geänderten Design erkennbare Doppelstockwagen die IC-2000-Kompositionen. Der bei Burgdorf abgebildete, gemischt fomierte IR dient am 8. März als Zuleitung für einen Entlastungszug von Bern nach Brig.

Foto: Pascal Kaufmann



«Rotterdam» auf Premie- renfahrt

Die eben abgelieferte Vectron 193 525 von SBB Cargo International hebt sich mit ihrer Holland-Thema-Gestaltung von den übrigen Vectrons ab. Sie ist am 28. März gemeinsam mit der ebenso neuen 193 527 «Main» zwischen Hendschiken und Dottikon erstmals auf dem Weg in den Süden.

Foto: Thibert Keller



Cargo wirbt für Personen- verkehr

Dass es sich bei der Re 420 262 um eine umgestaltete Cargo-Lok handelt, ist an den nicht überklebten Schriftzugresten am grauen Rahmen erkennbar. Am 4. April hat die zu Auslandsreisen animierende Lok Chur verlassen und bringt den Postzug mit weiteren Wagen ab Landquart bis Zürich Mülligen.

Ältere Loks in fremden Diensten

In den letzten Jahren sind einige Unternehmungen entstanden, die mit eigenen Triebfahrzeugen, oft mit wechselvoller Vor-

geschichte, Abwechslung auf dem hiesigen Normalspurnetz bringen. Situationsbedingt konzentrieren sich die momentanen Ein-

sätze ausschliesslich auf Güter- und Dienstzüge. Die Bildauswahl der letzten Wochen zeigt dazu einige Beispiele. Tibert Keller



Die BRM Bm 840 411 überführt am 17. März zwei Bauwagen von Furrer+Frey und einen SBB Ks von Effingen nach Däniken, aufgenommen in Lenzburg.



Wiedersehen macht Freude: Gast 456 111 rechts trifft am 3. April in Zürich Giesshübel auf gleichem Gleis ihre Schwester aus der VHB-Zeit.

Jeweils montags und dienstags ist die EDG meist mit ihren ex SOB ex SBB Re 4/4 IV in den Zügen 63165/63184 RBL-Romanshorn retour präsent. Am 24. März ist die Re 446 017 zwischen Bürglen und Sulgen unterwegs.





Zu den Aufgaben der in den TEE-Farben gehaltenen Re 420 393 von IRSI gehört das Überführen von Baufahrzeugen. Wie hier am 25. März mit zwei Sersa-Wagen bei der Einfahrt von Hendschiken.



Mit der Re 420 503 verfügt auch die Firma Sersa über eine leistungsfähige Lok, die gelegentlich auf Überfuhrfahrten anzutreffen ist. Am 16. März fährt sie in Pratteln von Basel kommend nach Aarberg.



Noch sind die EDG-Re 446 im Erscheinungsbild des Vorbesitzers SOB gehalten. Die Loks 015 und 017 führen am 22. März zwischen Au und Horgen einen Getreidezug von Buchs nach Herzogenbuchsee.



Twindexx-Speisewagen unterwegs

Inzwischen sind die FVD viel zuverlässiger unterwegs. Weitere Züge werden laufend in Villeneuve zusammengesetzt. Hier die Anlieferung eines WR für die IC-Version zwischen zwei Kupplungswagen und der ex SBB Re 6/6 11603 von RailAdventure. Der Zug passiert am 22. März die Aarebrücke vor Olten Hammer.



Grosser Kurzer und kleiner Langer

Ein Bild, bei dem das kleinere Umgrenzungsprofil der britischen Inseln ins Auge sticht: In Oberaach begegnet am 24. März ein 54 Meter langer THURBO-GTW dem dort abgestellten, von Stadler Rail für Greater Anglia gefertigten Stansted Express 745 110. Der Zwölfteiler ist 237 Meter lang.



Aussergewöhnlicher Emmentaler Zug

Am 30. März ist ein BLS RBDe II 566, B Lego, ABT-Dreiwagenpendel, von Oberburg nach Langnau gefahren, um dort den Bt 943 sowie die Ee 936 134 in die Werkstätte Oberburg zu überführen. Diese spezielle Zusammensetzung hat eben Lützelflüh verlassen.

Foto: Thibert Keller



Nach vielen Jahren ans Tageslicht

Die im Privatbesitz befindlichen Ee 3/3 16316, 16315, 16313 und 16326 haben die Werkremise von Holderbank verlassen müssen und harren hier am 30. März der Verschiebung an einen neuen Aufenthaltsort. Wegen der niedrigen Depottore sind bei drei Loks die Pantografen auf dem Vorbau platziert.

Foto: Markus Saeger



Österreicher im Berner Oberland

Seit dem 4. März weilte der ÖBB 4758 511 für Admittanzmessungen in Interlaken Ost. Danach brachte die 187 008 den als «Talent 3» bezeichneten, sechsteiligen Triebwagen aus dem Hause Bombardier nach Basel. Diese Rücküberführung vom 13. März ist bei Kiesen festgehalten.

Foto: Thibert Keller



Letzte Fahrt zweier RBL-Loks

Die Rangieraufgaben im RBL haben die Aem 940 übernommen. Damit sind die letzten der ursprünglich sechs Am 6/6 obsolet. Am 17. März bringt die Re 420 302 die Am 861 523 nach Luzern zum Abbruch in Waldbürücke sowie die 522 nach Kaiser-augst, wo sie ebenfalls zerlegt wird. Aufnahme in Turgi.

Veränderungen auch im Ausnahmezustand

Bei der Bündner Staatsbahn RhB bieten sich nach wie vor laufend spezielle Situationen oder Neuigkeiten, über die zu berichten, sich lohnt. Einerseits treffen laufend neue Triebzüge ein, dann ist der gesamte Erlebnishausbereich weggefallen, und bei den Valserwasserzügen sind die klassischen, auch schon 50-jährigen Schiebewandwagen kaum mehr zu beobachten. Auch wenn der reduzierte Zugverkehr viele Triebfahrzeuge freigesetzt hat, begegnet man mit etwas Glück weiterhin den Ge 4/4¹. Hier profitieren RhB-Club-Mitglieder vom täglichen Lokdienst, der mit Vorbehalt, eine wertvolle Informationsquelle ist.

Tibert Keller

Trotz geringerem Triebfahrzeugbedarf sind die Ge 4/4¹ immer wieder im Einsatz: hier die Nr. 610 am 2. April mit dem Güterzug 5732 kurz vor Trin.



Fotos: Tibert Keller



Früher als geplant endeten die Instruktionfahrten auf den Ge 6/6¹. Gleicher Zug wie oben am 11. März mit der Lok 414, die gleich in den Dabi-Tunnel fährt.



Foto: Peter Pfeiffer

Überraschende Begegnung bei Pontresina am 24. Februar: ungewohnte Kombination von Bernina-Ge 4/4 182 mit Stammnetz-Keilpflug X 9103.

Foto: Peter Pfeiffer



Mit etwas Glück trifft man in Filisur auf drei Ge 4/4^{III} nebeneinander. Am 20. Februar sind es die 648 und 644 auf der Albula-Strecke sowie die 649 Seite Davos.



Foto: Thibert Keller

Ähnliche Situation am 31. März in Felsberg: «Capricorn» 3114 auf Probefahrt ab Thusis begegnet den im Stumpengleis für Tests stationierten 3112 und 3113.



Foto: Thibert Keller

Für die Versorgung der Albulatunnel-Baustelle dient meist eine Ge 4/4^I. Gelegentlich, so wie hier am 19. März in Preda, sind dafür zwei Züge unterwegs.

Temporärer Hochbetrieb übers Rafzerfeld



Rund 550 Meter lang ist dieser auf der Eglisauer Rheinbrücke aufgenommene Zug, der am 7. April von Basel SBB nach Singen unterwegs ist.



Nachdem der Zug 43635, eine rollende Landstrasse, am 2. April bei Auggen mit einem heruntergestürzten Brückenteil kollidiert war, blieb die Rheintalbahn bis am 8. April gesperrt. Zahlreiche Güterzüge machten den Umweg über die weniger leistungsfähige Route über Singen. Dem kam der ausgedünnte Reisezugfahrplan entgegen, der mehr Kapazität auf den Einspurabschnitten im Bereich Eglisau-Neuhausen bedeutete.

Tibert Keller

Dieser umgeleitete Zug vom 7. April ab Köln Eifelort nach Basel SBB hat bei Lottstetten mit der 189 983 eben die Landesgrenze passiert. Links die mehrfach abgeriegelte Lokalstrasse nach Rafz.



Die ehemalige «Nightpiercer» Hupac 193 492 fährt am 7. April als Lokzug von Basel nach Singen und befindet sich auf dem Einspurabschnitt bei Rafz.

Foto: Thibert Keller



Militär quer durch die Schweiz

Dieser ungewöhnliche Truppentransport vom 4. April von Buchs (SG) via Brugg und Biel nach Genf La Praille bestehend aus der Cargo-Re 430 370, fünf nicht klimatisierten B-Personenwagen und neun Rs-Wagen, beladen mit Strassenfahrzeugen, hat eben die ehemalige Haltestelle Weite passiert.

Foto: Thibert Keller



Elektrolok mit Dampfloktender

Wohl erstmals in der RhB-Geschichte reiste der Tender der Dampfschleuder X 9213 am 8. April allein hinter einer Elektrolok, der Ge 4/4 650, von Pontresina zur Reparatur nach Landquart. Diese exotische, maximal 35 km/h schnelle Konstellation wurde während eines Überholungsaufenthalts in Reichenau aufgenommen.

Foto: Markus Seeger



Railcare-Zug bereichert das Gürbetal

Ein schönes Bild des morgendlichen Lebensmittel-Containerzugs vom 27. März auf der Fahrt von Hunzenschwil nach Gwatt, der Abwechslung in die BLS-Regionalzugstrecke durchs Gürbetal bringt. Die Rem 476 452 befindet sich mit ihrer Last in der Nähe von Mühlethurnen.



Neuer Dienstwagen für die NEAT

Auf einer Werkprüfung befinden sich am 12. März diese beiden letzten Jahr von Ferriere Cattaneo SA erbauten Modultragewagen mit den Nr. 99 85 9383 270 und 272 hinter der Re 420 196 ausgangs Arth-Goldau. Die Tour umfasste die Strecke Erstfeld–Arth-Goldau–Göschen–Erstfeld.



Messfahrt am alten Hauenstein

Auf den regelmässigen Inspektionsfahrten, die über weitgehend das ganze Schweizer Normalspurnetz stattfinden, bringt das Mess- und Diagnosefahrzeug XTmass 99 85 9 160 001-5 auf vielen Strecken eine gewisse Abwechslung. Hier hat der «Mermec Roger 1000» am 12. März in Läfelfingen den Gegenzug abgewartet.



Bremsproben auf SOB-Steilstrecke

Vom 16. bis 19. März waren Messfahrten mit der Aem 940 010 auf dem 50-Promille-Abschnitt zwischen Samstagen und Schindellegi vorgesehen. Wegen Anstreichungsgefahr endeten sie bereits nach dem ersten Tag. Immerhin reichte es zu diesem Bild oberhalb von Samstagen, wo das Gefälle gut zur Geltung kommt.

Zwischenlager für alten Voralpenexpress



Fotos: Thibert Keller

Das besondere Bild zum Schluss



Die Ge 4/4 610 mit einem Behältertragwagen kehrt am 2. April mit dem Zug 5766 von Ilanz nach Landquart zurück und passiert Trin kurz vor Sonnenuntergang.

Bau | Mehr Vorbildtreue durch getarnte Signalkästen

Tiefer gelegt

Wie im Artikel über das Schottern von M-Gleisen erwähnt (LOKI 3|2020), störten danach die Signalkästen den aufgewerteten Gleisbereich immer mehr. Eine Lösung musste her, das Ziel wurde über Umwege erreicht und bedeutete nach Tarnversuchen schliesslich doch das Versenken der Signalantriebe...



Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

Wie bereits im Beitrag über das Schottern von M-Gleisen erwähnt, traten die auffälligen grauen Kästen der Märklin-Signalantriebe umso negativer in den Vordergrund, je originalgetreuer die Gleise aussahen.

Weil die Signale auf den ersten Blick genügend Abstand zu den Gleisen hatten und zudem fast ausschliesslich kurze Fahrzeuge eingesetzt werden, hatte ich zunächst die Hoffnung, die Signalkästen einfach durch Darüberstülpen einer originalgetreueren Abdeckung elegant loszuwerden oder wenigstens zu tarnen. Es sah auch lange danach aus, als hätte ich wirklich das Ei des Kolumbus gefunden. Immerhin so lange, bis der jüngere Betriebsleiter – die «Spielbahn» heisst nicht nur so – seinen Niederflurwagen für die rollende Landstrasse auf die Strecke schickte. Dieser kannte keine Toleranz und rampte eine backsteinverzierte Abdeckung nach der anderen. Schliesslich war die Hälfte wieder entfernt, was natürlich nicht die Lösung sein konnte! Trotzdem: Unter gewissen Voraussetzungen – genügend Abstand zum Gleis, vor allem in den Kurven – und je nach Rollmaterial können diese Antriebsabdeckungen eine Lösung darstellen. Weshalb sie kurz beschrieben werden sollen.

Ziegelstein ist schöner als Kunststoff

Damit die Kästen nicht noch wuchtiger wurden, musste eine Verkleidung aus möglichst dünnem Material entstehen. Als obere Abdeckung wurde glatter Karton verwendet und auf die Grösse von 68 × 28 mm zugeschnitten. Die Öffnung für den Signalmast und die Stellstange wurde durch das Auflegen der grauen Kunststoffabdeckung als Schablone übertragen und ausgeschnitten. Dabei war zu beachten, dass jeder Signaltyp eine andere Öffnung benötigt.

Um die Abdeckungen wie Beton aussehen zu lassen, wurden sie zuerst in Stein grau (Revell 75) und danach mit mattem Klarlack (Revell 02) gestrichen und schliesslich mit Farbpigmenten gealtert.

Für die seitliche Umrahmung sollten Kartonplatten mit Ziegelsteinoptik Verwendung finden. Da gibt es die klassische Platte von Falter, mit der wohl schon jeder Modellbahner in Kontakt gekommen ist, oder aber die neuen 3-D-Kartonplatten von Noch, die bei genauerer Betrachtung auch nicht viel «dreidimensionaler» sind als die uralten



Die obere Abdeckung entsteht aus dünnem Karton, die Aussparung richtet sich nach der Öffnung in der grauen Verkleidung.



Die Farbgebung geschieht in Stein grau, nach einem matten Klarlackanstrich haften die Farbpigmente optimal.



Die seitlichen Verkleidungen entstehen aus den bekannten Dekorplatten aus Karton von Falter oder Noch.



Die beim Falten entstehenden weissen Kanten werden mit Filzstiften bemalt und so zum Verschwinden gebracht.



Eine ganze Serie einbaufertiger Verkleidungen mit je nach Signaltyp verschiedenen Aussparungen.

Die halbrunden Öffnungen für die Stecker werden ganz zum Schluss mit scharfer Klinge ausgeschnitten.



Sind die Abdeckungen auf der Modellbahn eingebaut, wird der Schotter nur lose aufgetragen, jedoch nicht verklebt.



Durch mehrere Bohrungen werden mit viel Fingerspitzengefühl die Öffnungen erstellt.



Die Öffnungen werden sauber gefeilt, die Grösse entspricht den Antriebskästen.



von Fallern. Sie haben das Rennen dennoch gewonnen, weil der Druck einfach viel lebendiger und originalgetreuer ist. Die Längsmasse für die einfachen Flügelsignale, $7 + 27 + 67 + 27 + 52$ mm, ergaben sich durch die Kunststoffkästen, die Höhe beträgt 18 mm, kann jedoch im Bahnhofsbereich, falls die Gleiszwischenräume aufgefüllt sind, auch weniger betragen. Die weissen Falz- und Schnittkanten wurden mit farblich passenden Filzstiften übermalt, bevor die Ziegelsteinabdeckungen unter die Deckplatten geklebt wurden. Letzte Retuschen mit Farbe, Filzstift und zum Abschluss mit mattem Klarlack folgten. Die seitlichen Öffnungen der Steckeranschlüsse wurden mit einem scharfen Bastelmesser ausgeschnitten und die neue Abdeckung direkt über die ursprüngliche gestülpt. Um bei Störungen problemlos die Signalantriebe zu erreichen, wurde der Schotter hier nur lose aufgestreut. Die Stecker wurden zudem mit einem Büschel selbst klebendem Gras verdeckt.

Doch versenken!

Ein paar Tage nach dem beschriebenen Malheur mit dem Niederflurwagen stand der Beschluss fest, die Signalkästen doch zu versenken. Und zwar einheitlich auf die Höhe des Bahnhofsniveaus.

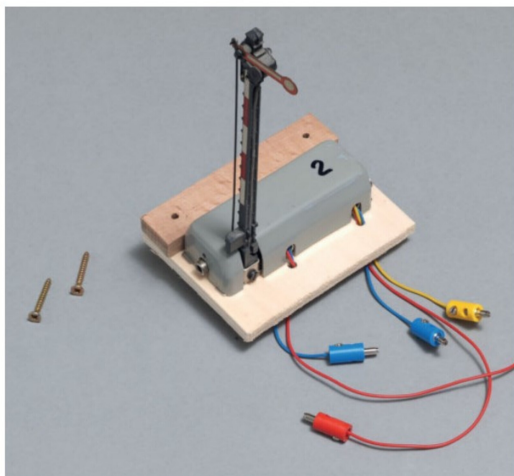
Der Umbau begann mit dem Entfernen der Signale. Dazu wurden zuerst die Anschlusskabel unter der Anlagenplatte durchgeschnitten und mit Stecker und Muffen versehen. Dies ermöglicht später das einfache Austauschen eines defekten Signals. Damit im Bahnhofsbereich kein Kabelsalat entsteht, bekamen die Kabel vor dem Durchtrennen eine Nummer. Danach konnten die Signale auf der Anlage entfernt werden.

Die schwierigste Arbeit war das Erstellen der Öffnungen in der bestehenden Modellbahnplatte. Es musste sehr behutsam vorgegangen werden. Mit einer Bohrmaschine und einem grossen Holzbohrer wurden die Löcher so eng wie möglich gebohrt. Die verbliebenen Stege konnten danach relativ einfach mit dem Bastelmesser durchtrennt werden. Abschliessend wurden die Öffnungen mit einer groben Holzfeile in die erforderliche rechteckige Form gefeilt. Damit waren die Schmutz verursachenden Arbeiten bereits abgeschlossen.

Zur Befestigung der Signale unterhalb der Holzplatte wurden L-förmige Podeste gebaut. Für das Abstand gebende Distanz-



Die Signale erhalten ein Podest aus Sperrholz, die Dicke der länglichen Hölzchen muss individuell ermittelt werden.



Dieses Signal ist bereits einbaufertig montiert. Mit den langen Schrauben kann es unterhalb der Anlagenplatte befestigt werden.



hölzchen wurden präzise gefertigte Holzprofile verwendet, das eigentliche Podest besteht aus 6 mm Sperrholz aus der Restekiste. Die Podeste haben grundsätzlich ein Mass von 80×60 mm, mussten jedoch an manchen Stellen den unter der Modellbahnplatte herrschenden Platzbedingungen angepasst werden. Obwohl nicht zwingend erforderlich, wurden für die Kabel Durchführungs Löcher gebohrt. Diese gewährleisteten eine saubere Kabelführung bei der späteren Signalmontage. Zur Befestigung der Podeste waren zwei Bohrungen erforderlich. Der Durchmesser wurde so gewählt, dass die ausreichend langen Schrauben nicht greifen konnten. Zu guter Letzt konnten die Signale auf die Podeste geschraubt und die Kabel durchgezogen und mit Steckern versehen werden.

Montage und Ausbessern

Um ein Signal einbauen oder nach unten ausbauen zu können, ist eine Öffnung von 21×15 mm erforderlich. Diese sollte mit einer verrosteten, nicht verklebten Riffblechplatte verschlossen werden. Dazu wurde eine Kunststoffplatte von Evergreen

Die tiefer gelegten Signalkästen lassen dem Modellbahner mehr Gestaltungsraum zwischen den Geleisen.

entsprechend zugeschnitten, erdfarben eingefärbt und mit Farbpigmenten weiterverrostet.

Aus derselben Kunststoffplatte wurden die Abdeckungen für die Signalkästen gleich an Ort und Stelle zurechtgeschnitten. Dazu wurden die Signale provisorisch montiert, jedoch nicht angeschlossen. Die Antriebskästen dienten so ganz bequem als Auflage für die neue Abdeckung. Um die Öffnungen für die Signalmasten und Stellstangen sollte eine Art Betonschacht angedeutet werden, weshalb mit Kunststoffprofilen aus der Bastelkiste (Kantenlänge ca. 1,5 mm) eine Einfassung aufgeklebt wurde. Diese bekam einen steingrauen Anstrich, die ganze Abdeckung wurde erdfarben gestrichen und anschliessend wieder auf dem Signalantrieb platziert.


Sie wurde nun an drei bis vier Stellen punktuell mit Weissleim verklebt, dieser sollte wenn möglich nicht durch einen Spalt nach unten tropfen können. Nach dem kompletten Durchtrocknen wurden die Signale zur Sicherheit vor den folgenden Arbeiten noch einmal entfernt.

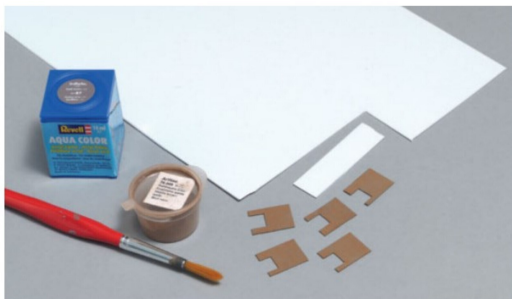
Die Kunststoffplatten konnten nun wiederum mit Weissleim komplett verklebt und somit gegen unten abgedichtet werden. Bei grösseren Fugen oder Spalten kam auch Spachtelmasse zur Anwendung.

Im nächsten Schritt wurden die Betonrahmen mit Pulverfarben rostig patiniert. Zum Schluss konnte die Oberfläche analog zur Umgebung durchgestaltet und angepasst werden.

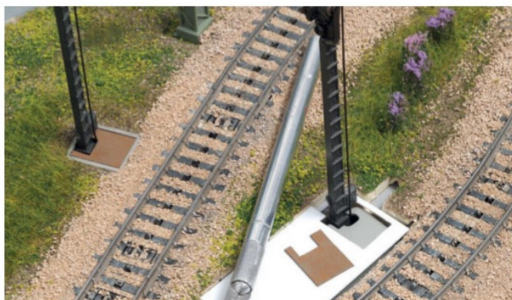
Nachdem alles komplett durchgetrocknet war, konnten die Signale endlich definitiv von unten eingesetzt und angeschraubt werden. Die verbliebenen Öffnungen für Mast und Stellstange wurden durch die bereits erstellten und verrosteten Riffelbleche verschlossen.

Die im ersten Teil beschriebenen Kartoneinfassungen konnten übrigens im Bereich der offenen Streckengleise verwendet werden. Dazu mussten sie lediglich um einige Millimeter bzw. Steinreihen tiefer gesetzt werden. Die Öffnung wurde zudem ebenfalls auf die Masse der Riffelbleche angepasst.

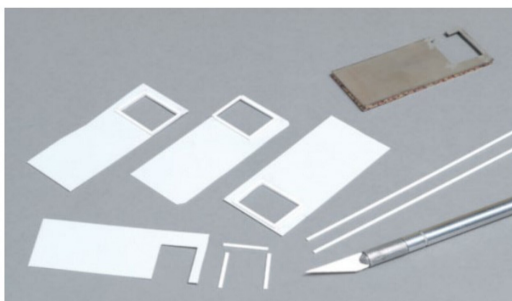
Der optische Gewinn ist augenfällig, die Arbeiten haben sich auf jeden Fall gelohnt und waren doch deutlich weniger anstrengend als das Schottern der Geleise. Ein Aufwand, den man für seine kleine Bahn gerne macht. 



Die losen Abdeckungen entstehen aus Kunststoffplatten mit Riffelblechnachbildung.



Das Signal ist provisorisch montiert, und der graue Kasten dient als Auflage für die weisse Kunststoffplatte.



Mit Kunststoffprofilen wird ein Rahmen um die Öffnungen gebaut. Auf freier Strecke finden die gekürzten Ziegelsteinabdeckungen ihre Verwendung.



Die erdfarben gestrichenen Deckplatten werden zuerst nur punktuell mit Weissleim verklebt.



Vor der endgültigen Verklebung an seinem Platz und der definitiven Abdichtung mit Weissleim wird das Flügelsignal wieder entfernt.



Die Betoneinfassung wird mit rostigen Pulverfarben gealtert, noch vorhandene Spalten werden vorsichtig mit Spachtelmasse abgedichtet.



Was nun folgt, ist die szenische Durchgestaltung, wie sie bereits bei den bestehenden Anlagenbereichen zur Anwendung kam.



Das Signal wird vorsichtig durch die Öffnung geschoben und festgeschraubt. Die Abdeckung aus verrostetem Riffelblech wird nicht verklebt.



So sehen die fertig eingebauten und in der Höhe auf wenige Steinreihen reduzierten Einfassungen aus.



Technik | Peter Marriott installiert ein einfach zu montierendes Soundmodul von Noch

Der Landschaft Klang verleihen

Mit Soundmodulen kann man Anlagen (zusätzliches) Leben einhauchen. Ganz einfach geht das mit entsprechenden Sets von Noch. Modellbaumeister Peter Marriott hat sich die Soundszene «Auf dem Bauernhof» (Art.-Nr. 12850) in H0 angeschaut und gibt Tipps zur Installation.

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


Der deutsche Zubehörhersteller Noch führt eine Reihe von Figurensätzen mit Soundeffekten in den Spurweiten N, H0 und TT im Sortiment, darunter «Strassenmusikanten», «Auf dem Bahnsteig», «Auf dem Bauernhof», «In der Industrie», «Auf dem Bau» oder auch «In der Kirche». Der Lautsprecher und das Soundmodul werden fertig verkabelt geliefert, und die Figuren sind matt lackiert. Eine vollständige Anleitung ist ebenso dabei, wobei es bei der Montage lediglich darum geht, die beiden Drähte in den Zubehörausgang eines 16-V-AC/DC-Transformators zu stecken.

Die beiden Drähte des Soundmoduls sind gerade einmal 8 cm lang und müssen daher normalerweise durch Anlöten von

zusätzlichen Drahtstücken verlängert werden, um den Trafo zu erreichen. Schliessen Sie die roten und schwarzen Drähte direkt an die beiden Lichtstromausgänge des Transformators an, schalten Sie den Strom an der Steckdose ein, und Kühe beginnen sofort zu muhen, Hühner zu gackern, Schafe zu blöken und Gänse zu schnattern. Optional kann am roten Draht ein Schalter angebracht werden, ein SPST-Schalter zum Beispiel, um eine Ein- und Ausschaltfunktion zu ermöglichen.

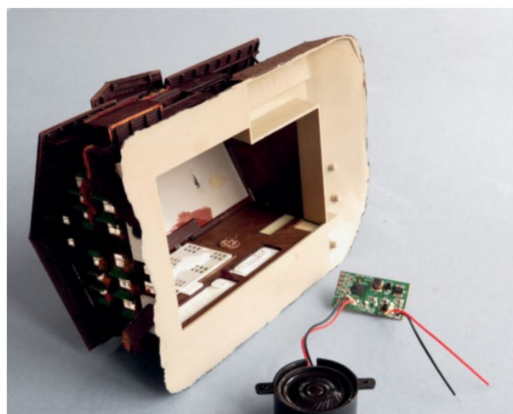
Um den Lautsprecher und das Soundmodul zu verstecken, können sie in einem Gebäude, unter der Grundplatte oder unter Hecken und Laubbüschen angebracht werden. Der Lautsprecher wird mit zwei Befes-

tigungsschrauben geliefert, oder er kann angeklebt werden.

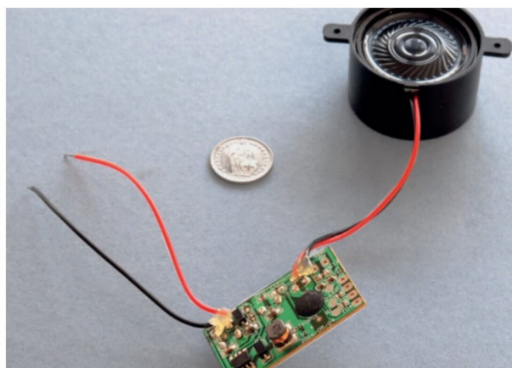
Dies ist eine sehr schnelle, einfache und auch kostengünstige Möglichkeit, Ihrer Anlage Toneffekte hinzuzufügen. Und das wiederum ist eine gute Möglichkeit, Ihre Ausstellungsanlage auf einer Modellbahnmesse von anderen abzuheben. Alles, was Sie für die Montage benötigen, ist einen Minibohrer zum Bohren der Löcher in der Grundplatte, durch die die Drähte geführt werden, einen Lötkolben und Lötzinn, falls Sie die Drähte verlängern möchten. Dann brauchen Sie auch ein wenig Weissleim oder Kontaktkleber, um die Figuren auf der Anlage oder auch den Lautsprecher an der Grundplatte zu befestigen. 



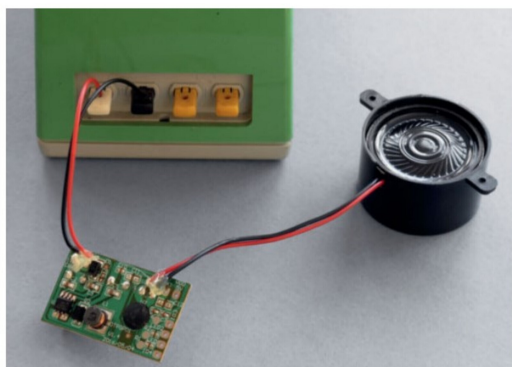
Die sechs H0-Figuren sowie der Lautsprecher, das Soundmodul und die Verkabelung werden in einer Blisterverpackung geliefert.



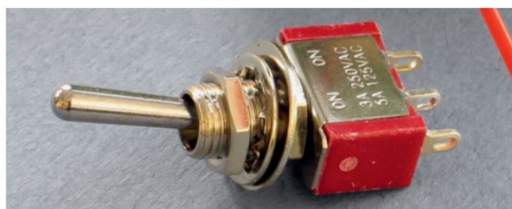
Die Gebäude sind normalerweise gross genug, um Lautsprecher und Soundmodul aufzunehmen – hier ein Bauernhaus von Kibri.



Der Lautsprecher und das Soundmodul. Die Drähte links führen zu einem 16-V-Wechselstrom- oder Gleichstromtransformator.



Angeschlossen an ein Fleischmann-Transformator. Sie sehen: Die Drähte sind recht kurz und müssen wahrscheinlich verlängert werden.



Ein Gaugemaster GM507-SPST-Mini-Kippschalter, der an den roten Draht montiert werden kann, um eine Ein/Aus-Verbindung herzustellen.



Hier die sechs Bauernhoffiguren und drei Gänse im Massstab 1:87. Für den Grössenvergleich liegt daneben ein Fünfziggräppler.



Bau | Umbau einer alten Modelleisenbahnanlage in Spur N (Teil 1)

Die Keimzelle einer langen Modellbahnleidenschaft



Viele Modelleisenbahner können ein Lied davon singen: Die vor Jahrzehnten mit viel Liebe und Geduld erbaute Anlage scheint heute irgendwie aus der Zeit gefallen zu sein. So erging es auch Manfred Merz mit seiner in den 1970er-Jahren gebauten Spur-N-Anlage. Eine Frischzellenkur musste her! Hier schildert der LOKI-Autor das Entstehen seiner Anlage. Und in einem späteren Teil zeigt Manfred Merz, wie er seiner betagten Anlage ein zeitgemässeres Kleid verpasst hat.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Auf wundersame Art und Weise hat es ausgerechnet das älteste meiner acht Anlagenteile in den Neuheitenprospekt der Fa. Minitrix geschafft. Vier Bilder samt dem Coverfoto! Das Anlagenteil ist in den 1970er-Jahren entstanden, hat mehrere Umzüge, das lebhaftes Spielen meiner beiden Jungs, meinen eigenen ausgeprägten Spieltrieb sowie den Hin- und Rücktransport zu Märklin nach Göppingen und Nürnberg schadlos überlebt. Ich habe die Anlage vor fast 40 Jahren mit den damals üblichen Materialien und Methoden gebaut. Da ist zwischenzeitlich viel Wasser die Donau hinabgelaufen, und in der Modellbahnszene hat sich so einiges getan.

Kürzlich hat sich die Frage nach der Zukunft dieses Anlagenteils gestellt. Nicht zuletzt von einem guten Freund angestoßen, war die Antwort schnell gefunden: überarbeiten. Lesen Sie in diesem ersten Teil die bewegte Geschichte der kleinen Sauschwänzle-Anlage bis zum Winter 2019.



Die Spur-N-Sauschwänzlebahn im Minitrix-Neuheitenprospekt 2020 wirkungsvoll in Szene gesetzt.



Die Wirkung des Modellbahnvirus deutlich gemacht: Von der «Keimzelle» aus hat sich die Modellbahnleidenschaft im ganzen Hobbyraum verbreitet.

In einem zweiten Teil werde ich Ihnen aufzeigen, wie ich das gute Stück auf den heutigen Stand des Eisenbahnmodellbaus gebracht habe.

Ein Klassentreffen mit Folgen

Mein Name ist Manfred Merz, und ich bin 63 Jahre jung. Dankenswerterweise kann ich auf ein recht erfülltes Privat- und Berufsleben zurückblicken. Letzteres befindet sich gerade in der Zielgeraden: Der Unruhestand ist greifbar, 48 Jahre Arbeitswelt sind irgendwie genug. Dies ein Umstand, der mich offen gestanden eher erfreut als beunruhigt, schliesslich gibt es noch ein Leben vor dem Tode und dazu noch, zumindest für mich, ein sehr spannendes Hobby. Mein gesamtes bisheriges Leben lang spielte die Modelleisenbahn in meiner Freizeit eine schöne Rolle und half mir abzuschalten.

Es begann bereits in den frühen Kindertagen mit der obligatorischen Märklin-Anfangspackung, die mir das Christkind unter den Weihnachtsbaum legte. Zu meinem Leidwesen verschwand das wertvolle Spielzeug nach den Feiertagen jeweils wieder auf dem Speicher, wo es bis zu den nächsten Weihnachtstagen ruhen musste. Abgesehen davon war mein Vater der eigentliche Fahrdienstleiter, ich durfte dabei immerhin eine untergeordnete Rolle in der «Modellbahnhierarchie» einnehmen.

Halb erwachsen ging ich auch in Sachen Hobby meine eigenen Wege, meine Wahl in Sachen Modelleisenbahn fiel auf die damals noch sehr junge Spur N. Diese war seinerzeit brandneu. Für mich war die Miniaturisierung der Modelle absolut spannend und bot darüber hinaus auch noch Platzvorteile. Stichwort: mehr Bahn auf weniger Raum.

Ein Klassentreffen um diese Zeit, ich war Mitte 20, bescherte mir dann einen Schuhkarton voller Minitrix-Gleis- und Rollmaterial: Mein dickster Schulfreund von damals, Rolf, erinnerte sich an meinen Modellbahn-Spleen und hatte an mich gedacht, als er seinen Keller aufgeräumt hatte. «Schau mal, was du damit anfangen kannst, die Sachen sind mir zum Wegwerfen eigentlich viel zu schade...», meinte er, als er mir den Karton übergab. Ich sortierte den Inhalt, und siehe da: Es war doch sehr viel Brauchbares dabei.

Bald danach stiess ich auf einen Gleisplan in einer Modelleisenbahnzeitschrift, der mich sofort faszinierte und darüber hi-



Viel los in Reith: Die roten Brummer der Baureihe VT 98 erledigen den alltäglichen Verkehr ...



... während die zwei Dampfloks mit stilreinen Wagengarnituren den Museumsbetrieb unterhalten.



Für die raren Betriebspausen steht ein kleines Betriebswerk mit Lokbehandlungsanlagen bereit.



Der «Glaskasten» der Baureihe 98 (Minitrix-Modell) erklimmt die Steigung in Richtung Reith mit seiner kostbaren Last, dem badischen Gerstensaft aus Riegel.



In Reith angekommen, rangiert die aussergewöhnliche Dampflok ihre Fracht in Richtung Güterschuppen. Der VT 98 wartet unterdessen auf seine Fahrgäste.

naus so einiges an Fahr- und Rangiermöglichkeiten bot. Der Plan war zwar für die Spurweite H0e vorgesehen, liess sich aber meiner Meinung nach auch sehr gut in N umsetzen. Das Beste daran war, dass das Minitrix-Gleis aus dem Karton für die Umsetzung gerade ausreichen würde. Da spreche noch mal einer von «Zufall». Also ging es nach sorgfältiger Planung ans Werk. Die entstehende Anlage war von vorneherein als «Übungsstück» für weitere, künftige Modellbahnprojekte gedacht, die dabei gemachten Erfahrungen sollten später dort angewendet werden.

Am Anfang war der Unterbau

Einen gewissen Grundstock an modellbauerischen Fähigkeiten hatte ich mir schon angeeignet. Zum einen liess mich mein Vater als Kind an «unserer» Modelleisenbahn mitwirken, und zum anderen hatte ich auch schon eine kleine Anlage gebaut und mir so eine gewisse Erfahrung erarbeitet. Der einschlägigen Literatur hatte ich Grundbegriffe, wie zum Beispiel die offene Rah-

menbauweise, entnommen und das Wissen, dass es darauf ankommt, speziell in diesem Bereich sehr, sehr sorgfältig zu arbeiten. So entstand das solide Fundament meiner stolzen 70×100 cm messenden Anlage aus gehobelten Latten aus Buchenholz mit den Massen $2,5 \times 5,0$ cm, die zu einem leiterähnlichen Gebilde miteinander verleimt und verschraubt wurden. Die Trassenbrettchen entstanden aus 6 mm starkem, mehrfach verleimtem Sperrholz. Da ich den Gleisplan zuvor eins zu eins auf einen entsprechend grossen Bogen Packpapier gezeichnet hatte, diente mir dieser anschliessend als Sägeschablone. Die Steigungen und die höher gelegenen Partien erreichte ich durch entsprechendes Aufständern der Trassenbrettchen mittels am Rahmen verschraubter Holzklötzchen.

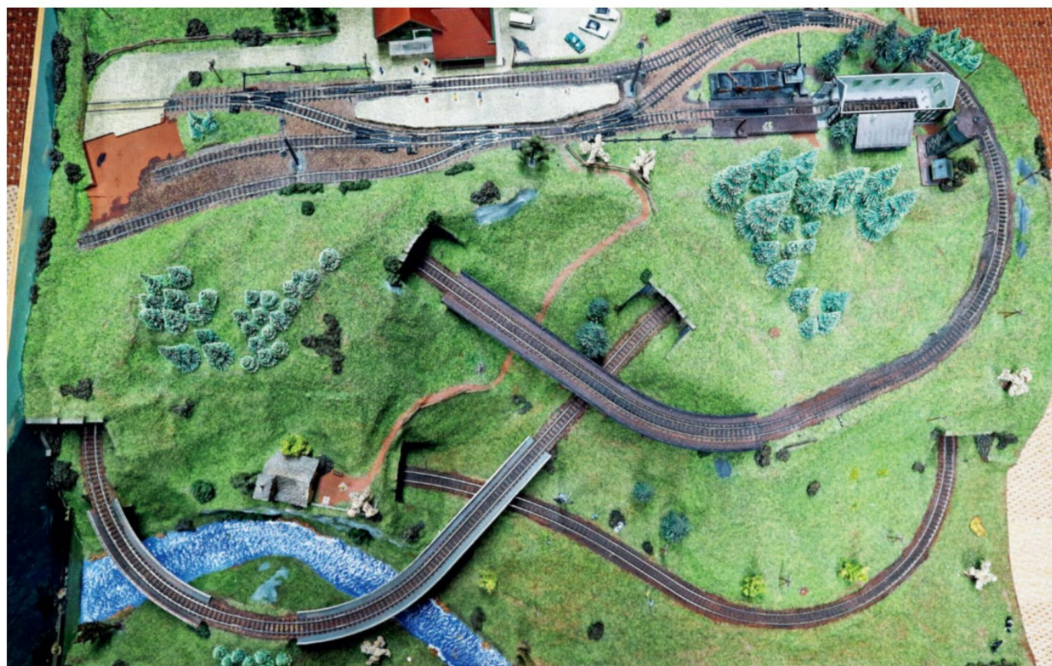
Gleisplan und Gleisbau

Das Gleismaterial stammt, wie bereits erwähnt, aus dem Hause Minitrix und ist so heute noch erhältlich. Die einzelnen Gleisstücke, Flexgleise wurden nicht verbaut,

wurden mit den entsprechenden Nägelchen direkt auf den Trassenbrettchen befestigt. Auch hier zahlt sich ein sorgfältiges und sauberes Arbeiten auf Dauer aus. Der Fahrbetrieb läuft dank der soliden Elektrik, der sorgfältigen Auslegung der Steigungen sowie dank dem soliden Minitrix-Material bis heute störungsfrei.

Die original Minitrix-Weichenantriebe habe ich unterflur, also versteckt eingebaut. Ein elektromagnetisches Entkupplungs-gleis sorgt zusätzlich für abwechslungsreiche Fahr- und Rangiermöglichkeiten. Nach einer längeren Phase der Probefahrten wurden die Gleise eingeschottert. Dazu verwendete ich den Schotter der Fa. Busch, der zunächst trocken aufgebracht, in Form gebracht und mit einem Leim-Wasser-Spülmittelgemisch verklebt wurde. Dadurch ergibt sich ein stabiles, hartes Schotterbett.

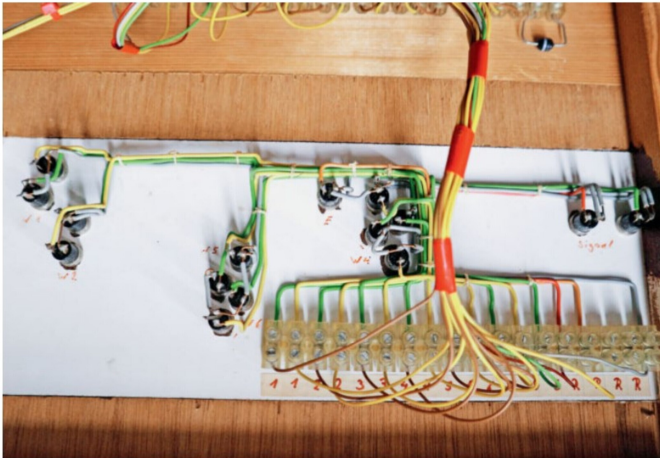
Der Gleisplan ist im Prinzip sehr einfach gehalten. Nachdem sie eine Wendeschleife sowie eine 90° -Kurve durchfahren haben, tauchen die Zügelein mit Nebenbahncharakter zum ersten Mal ins «Tageslicht».



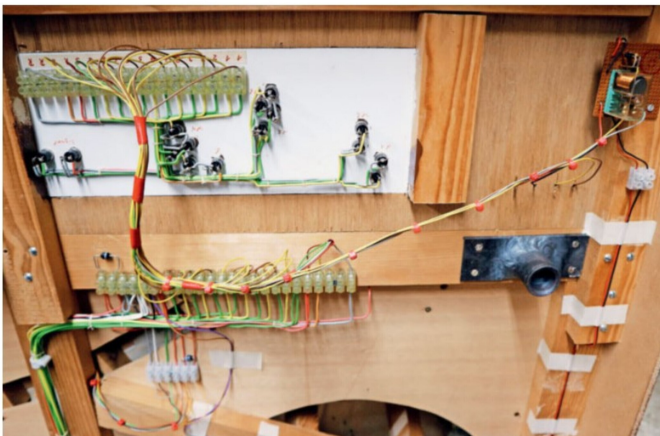
Die Anlage aus der Hubschrauberperspektive als Ersatz für einen Gleisplan: Unter der Kapelle folgt eine 180° -Kurve nach rechts in eine Wendeschleife.



Für Erweiterungen und Reparaturen der Elektrik kann die Anlage auf die Seite gelegt werden.



Verdrahtung des kleinen Gleisbildstellpultes: Ordnung ist auch in diesem kleinen Rahmen wichtig.



Kaum zu glauben, wie viele Kabelstränge auch bei solch einer Kleinanlage zusammenkommen.

In einer kontinuierlichen Steigung wird dann in mehreren Kehrschleifen ein ansehnlicher Höhenunterschied von insgesamt 22 cm bewältigt.

Der Endpunkt der eingleisigen Lokalbahn wird vom kleinen Bahnhof Reith markiert. Hier kann die vor dem Zug stehende Lok entkuppelt (elektromagnetisches Entkopplungsgleis) und nach Umfahren des Zuges vorne wieder gekuppelt werden. Für den touristisch und landwirtschaftlich bedingt ansehnlichen Güterumschlag ist ein kleiner Güterschuppen mit den entsprechenden Gleis- und Abstellanlagen vorhanden. Da die Loks, früher in der Regel Dampfloks, oft über Nacht in Reith verblieben sind, ist ein kleiner Lokschuppen mit entsprechenden Versorgungseinrichtungen vorhanden, selbst eine kleine Untersuchungsgrube fehlt nicht. So ergeben sich viele Spielmöglichkeiten, die von mir selbst, aber damals auch von meinen beiden kleinen Söhnen sehr gerne genutzt wurden. Meine Jungs behandelten die Anlage dabei immer mit einem ganz besonderen Respekt. Im Gegensatz zu ihrem sonstigen Spielzeug, dem in der Regel nur eine sehr begrenzte Halbwertszeit beschieden war, wurde nichts mutwillig kaputt gemacht. Übrigens: So erzieht man die Jungen zu Modellbahnern, unbewusst, aber nachhaltig.

Bedarfsgerecht: die bescheidene Elektrik

Selbst auf die Gefahr hin, mich zu wiederholen: Auch hier ist sauberes Arbeiten das A und O. Für die elektrische Verbindung habe ich Installationsmaterial aus dem Schaltschrankbau verwendet. Bei den Kabelfarben habe ich mich an den von Trix empfohlenen Farben orientiert. Das erleichtert später die Fehlersuche und ermöglicht eine problemlose Erweiterung der Elektrik. Die Kabelstränge, aber auch einzelne Litzen wurden ordentlich am Rahmen befestigt. Das minimiert die Gefahr des versehentlichen Abreissens von Kabeln. Die Fahrspannung wurde an mehreren Stellen des Gleisverlaufes eingespeist. Dazu habe ich dünne Litzen direkt an die Schienenverbinder gelötet.

Die Schaltzentrale besteht aus einem kleinen Pult, auf dem das Fahrgerät und ein kleines Gleisbildstellpult ihren Platz finden. Von hier aus werden das Entkopplungsgleis, das einzige Formsinal (es verhindert die Weiterfahrt, wenn die Weiche



Die kurvenreiche, geschwungene Gleisführung mit Kehrtunnels, Brückenbauwerken und Drunter und Drüber ergab den Spitznamen Sauschwänze.

in der Kehrschleife nicht richtig steht) und die, sage und schreibe, sechs Weichen des Bahnhofes Reith gesteuert. Auf eine optische Rückmeldung der Weichenstellung mittels LED habe ich bewusst verzichtet, da aufgrund der geringen Entfernung zum Objekt die Weichenstellung direkt optisch erfasst werden kann. Die Steuerung von Weichen und Signal, sie ahnen es vermutlich schon, erfolgt rein analog. Unter dem Motto «Never change a running system» ringe ich noch mit mir, die Geschichte zu digitalisieren. Aber unter dem Grundsatz «Never say never again» halte ich mir das für die Zukunft offen. Das Gleisbild entstand aus einem weissen Resopal-Brettchen, auf das das Gleisbild des kleinen Bahnhofes mittels 3 mm breiten schwarzen Zierstreifen aus dem Autozubehör stilisiert aufgebracht wurde. Taster und Schalter stammen aus



Stolze 0,22 Meter höher als der Ausgangspunkt liegt der Endbahnhof Reith in idyllischer Umgebung.

dem Elektronikshop. Wie auf den Bildern zu erkennen ist, können auch andere «Kleinigkeiten», die den Feierabend und den Spielbetrieb noch angenehmer machen, dort abgestellt werden.

Die Kür: der Geländebau

Nach einem längeren Dasein als Sperrholzwüste, die der ausgiebigen Fahrerprobung diente, erhielt die Anlage eine Landschaft. Der Landschaftsbau ist die Kür beim Anlagenbau. Zunächst bekam die Anlage eine Umrandung aus 6-mm-Sperrholz, die oben dem späteren Landschaftsverlauf entsprechend ausgesägt wurde. Sie hat gleich mehrere Funktionen. Sie bringt einen sauberen Abschluss der Anlage nach allen Seiten. Entsprechend gestrichen sieht das Modell aus, als sei es mit dem Spaten aus dem Erdreich gestochen worden. Die Materialien, die zum Landschaftsbau dienen, können leicht und stabil an der Umrandung befestigt werden. Und nicht zuletzt verleiht diese dem Ganzen einen gewissen Schutz und zusätzliche Stabilität.

Der spätere Landschaftsverlauf wurde anschließend mit Fliegengitter aus Aluminium, an Stützen und Spanten festgetackert, geformt und gestaltet. In dem sich daraus ergebenden Stadium wird die Form der Landschaft sichtbar und kann gegebenenfalls leicht korrigiert werden. Dieses Gebilde wurde anschließend mit einer ersten, dünnen Schicht Spachtelmasse, zum Beispiel Moltofill, überzogen. Arbeitet man den Füllstoff beim Auftragen gut in das Alugewebe ein, ergibt sich gleichzeitig eine regelrechte Armierung, die später der Vorbeugung von Rissbildung dient. Nach dem Trocknen hat man bereits eine stabile Oberfläche, die sich mit weiteren Überzügen fein gestalten lässt. So können beim Baumpflanzen kleine Löcher gebohrt und die mit einem Tropfen Klebstoff versehenen Bäume einfach hineingesteckt werden.

Die Geländegestaltung

Sobald die Landschaftsform meinen Vorstellungen entsprach, ging es an die Landschaftsgestaltung. Zunächst wurde der durchgetrocknete, weisse Füllstoffauftrag erdbraun gestrichen. Mit Streufasern von Noch wurde anschließend die Vegetation nachempfunden. Die Ausschmückung erfolgte mit handelsüblichen Produkten der Zubehörindustrie, die damaligen Standards entsprachen. Damals, also vor 40 Jahren,



Jahrzehntelanger intensiver Dampfbetrieb hat die Tunnelportale und Kunstbauten geschwärzt.



Der mittlerweile historische Aufkleber stellt die Verbindung zwischen Original und Modell her.



Das kleine Stellpult dient auch als praktische Ablage für allerhand Nützliches und Wichtiges.

war die Auswahl an Zubehör noch recht dürftig, speziell für den seinerzeit noch sehr jungen Massstab 1 : 160. Automodelle gab es kaum, ebenso wenig war an die heutige Vielfalt von N-Figuren zu denken. Ausserdem neigte man insbesondere bei den Gebäuden, der Vegetation und den Bäumen zur Verniedlichung.

Wie es weiterging


Meine Kleinanlage ist nun mittlerweile über 40 Jahre alt. Sie hat den Spieltrieb meiner beiden Söhne und auch meinen eigenen, diverse Stillstandzeiten und mehrere Umzüge relativ schadlos überstanden. Da die Platzverhältnisse für mein Hobby mit jedem Umzug grosszügiger wurden, ergab sich auch nie ernsthaft die Not, das gute Stück abzubauen oder gar zu entsor-

gen. Im Gegenteil: Durch die reibungslose Funktion der Technik bis zum heutigen Tage hat sich eine ergänzende Koexistenz mit meinen weiteren Modellbahnaktivitäten ergeben. Als Keimzelle steht die kleine Anlage am Anfang (auch räumlich) einer ein ansehnliches Modellbahnzimmer füllenden, digital betriebenen Modellbahn. Eine kleine automatische (analoge) Schaltung sorgt dafür, dass ein Züglein sich regelmässig aufmacht, die 22 cm Höhenunterschied nach Reith zu erklimmen.

Wie es weitergeht

Mit dem nahenden (Un-)Ruhestand bin ich nun in der glücklichen Lage, mich recht intensiv mit der Modelleisenbahnerei befassen zu können. Pläne und Visionen reifen. Welche Rolle wird dabei die kleine

Anlage, die Keimzelle einer wunderbaren Leidenschaft, noch spielen? Ich weiss es offen gestanden nicht.

Fest steht: Auch wenn die Technik der kleinen Anlage noch einwandfrei funktioniert, optisch sind dem Modell die 40 Jahre deutlich anzusehen. So werde ich im ersten Schritt, auch als Versuchsfeld für die restliche Anlage, das Gelände überarbeiten und sehen, wie sich heutige Geländebaumaterialien und die sich daraus ergebenden Ansprüche in das gute alte Stück integrieren lassen. Sicher wird dabei kein «Josef Brandl» entstehen, mit Sicherheit aber ein zeitgemässer «Manfred Merz». Vielleicht können meine Erfahrungen auch dazu animieren, es mir gleichzutun, mich würde es freuen. Gerne halte ich Sie mit einem zweiten Teil dieses Beitrages auf dem Laufenden. 



Die Gleisbauarbeiter, die permanent mit dem Erhalt der topografisch anspruchsvollen Strecke beschäftigt sind, lassen den roten Brummer passieren.



Porträt | Eine facettenreiche H0m-Anlage in Form einer Null im Tessin

Eine runde Sache

Nahe Locarno hat sich Bruno Mätzler eine Kreisanlage im Massstab 1:87 gebaut. Ihre Krönung ist der Landschaftsbau, zeigt sich LOKI-Autor Dominik Gurtner überzeugt. Mätzler habe als langjähriger und begeisterter Architekt der Ausgestaltung der Anlage seine ganz persönliche Handschrift verliehen und besonders viel Liebe in die Details gesteckt.



Von Dominik Gurtner (Text/Fotos)

Der Zufall wollte es, dass ich ausgerechnet am Tag der Modelleisenbahn, am 2. Dezember 2019, in die Sonnenstube der Schweiz reiste, um eine Modellbahnanlage zu dokumentieren. Der Tag war ausgezeichnet. Wunderbarer Sonnenschein erwartete mich, als ich den längsten Bahntunnel der Welt in Pollegio verliess. Bei bestem Postkartenwetter begrüßte mich Bruno Mätzler am Bahnhof Locarno, dann ging es weiter zum Anlagenraum in der nahen Umgebung der Stadt. Das zweite

Highlight des Tages erlebte ich im Hobbyraum Mätzlers: eine feine und äusserst detailreiche Schmalspur-Modulanlage im Massstab 1:87.

Anlagenaufbau und Streckenführung

Nachdem Mätzler zusammen mit einem Freund bereits eine Grossanlage in Spur N gebaut hatte, wollte er etwas Kleineres, dafür im Massstab 1:87. Die Freude und der Enthusiasmus für die Schmalspurbahn in Spur H0m waren ihm gut anzumerken. He-

rausgekommen ist eine klassische und facettenreiche Kreisanlage in der Form einer Null. Sie ist modular aufgebaut, die jeweiligen Module sind miteinander verschraubt. Ist die Anlage zusammengebaut, kann sie praktisch auf Rollen verschoben werden.

Ausgangspunkt der H0m-Anlage war ein Modul, das Mätzler einem anderen Freund abgekauft hatte – bis dahin hatte es der Ausstellung von Modellen gedient. Dem Modulteil wurde neues Leben eingehaucht, und es kamen kontinuierlich weitere Mo-

dule dazu, bis die Rundstrecke auf einer Fläche von $4,80 \times 1,70$ m entstanden war. Dabei half Mätzler die Erfahrung vom Bau einer ersten H0m-Anlage im Jahr 2003, welche er später einem Bekannten weitergegeben hat.

Der Rahmen basiert vollumfänglich auf Holz. Die Module weisen verschiedene Größen und Formen auf. Im sichtbaren Bereich beherbergt die Anlage einen Hauptbahnhof mit drei Hauptgleisen und zwei Stumpengleisen, eines dient dem Verlad von Stückgütern und Vieh, das andere dem regen Freiverlad. In diesem Stumpengleis befindet sich auch der Lokschupp für die örtlich eingesetzte Rangierlok. Verlässt man den Bahnhof, führt die Strecke einspu-

rig über eine lange Fachwerkbrücke. Das Vorbild ist die Hinterrheinbrücke in Tavanasa an der RhB-Linie Reichenau–Disentis. Der sichtbare Bereich endet in einer lang gezogenen Panoramakurve, bevor die Strecke im kurvigen Tunnel unterhalb des Berges verschwindet. Im Tunnel gibt es eine Abzweigung, die in den über vier Meter langen Schattenbahnhof übergeht, wo zwei durchgehend befahrbare Gleise verlaufen.

Folgt man dem rechten Weichenast in Richtung des sichtbaren Anlagenbereichs, erreicht man eine Ebene höher eine Haltestelle, von der aus man zum Standmodell einer ebenfalls schmalspurigen Zahnradstrecke gelangt. Das Vorbild dieser meterspurigen Dampfbahn ist die österreichische

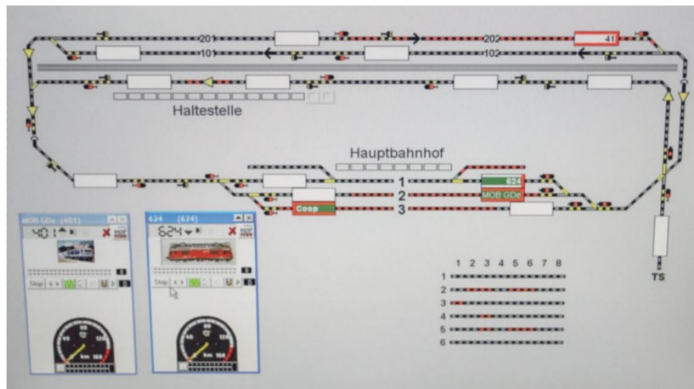
Schafbergbahn, die von St. Wolfgang im Salzkammergut hoch zum Schafberg führt. Weiter verläuft die schmalspurige Adhäsionsbahn in leichten Kurven bis zu einer Lawinenschutzgalerie, auf der sich ein kleines Walliser Bergdörfchen befindet. Unmittelbar nach der Galerie wurde eine doppelte Kreuzungsweiche verbaut, welche die Strecke zum Schattenbahnhof mit der Ein- und Ausfahrt des Hauptbahnhofes verbindet. Gleich neben dem Gruppenausfahrtsignal des Hauptbahnhofes befindet sich ein lang gezogenes Stumpengleis, das dem Anschluss der Trainsafe-Vitrine dient, um die Zugkompositionen problemlos aufgleisen und gleich einsetzen zu können. Dafür wurde sogar ein weiteres Hauptsignal verbaut. Die Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen wurde ebenfalls genial konzipiert: Dank grosszügigen Durchgängen unterhalb der Anlage können der Schattenbahnhof sowie der innere Gleisradius der sichtbaren Fahranlage erreicht werden.

Elektronisches und Anlagensteuerung

Gefahren wird auf der Modulanlage digital. Die eingesetzte Digitalzentrale ist die Intelibox von Uhlenbrock. Der Zugbetrieb kann automatisch wie auch manuell gesteuert werden. Für die Steuerung der Fahrstrassen wird das PC-Programm «Win Digipet» eingesetzt. Die gesamte Anlage weist eine abwechslungsreiche, einspurige Streckenführung auf. Zugskreuzungen können im Hauptbahnhof (mit gleichzeitiger Überholung, da dreigleisig) und im Schattenbahnhof durchgeführt werden. Dank den möglichst kurzen Einspurabschnitten kann das eingesetzte Rollmaterial schnell und flexibel ausgewechselt werden. Gleichzeitig können vier verschiedene Zugkompositionen auf der Anlage eingesetzt werden, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Hauptsignale werden mittels Signalanstössen auf Fahrt gestellt, die zugehörigen Vorsignale schalten mit.

Bahninfrastruktur

Die Meterspurgleise sind von PECO. Sie wurden aufwendig farblich behandelt, um die Witterungsspuren des rauen Eisenbahnbetriebes nachzubilden. Die Signalanlagen sind von Schneider, und die äusserst filigrane sowie gekonnt montierte Fahrleitung nach dem Vorbild der RhB ist unter anderem von Ferro Suisse. Die Fahrleitung ist praktisch auf allen Anlagenteilen vorhanden.



Das Übersichtsdiagramm des digitalen Gleisbildstellwerkes «Win Digipet». Gut zu erkennen sind die Abzweigungen in den lang gezogenen Schattenbahnhof.



Übersicht über die Intellibox von Uhlenbrock mit dem Programmiergleis für die Triebfahrzeuge.

Landschaftsbau

Der Landschaftsbau ist ganz klar die Krönung der Anlage: Bruno Mätzler hat als langjähriger und begeisterter Architekt der Ausgestaltung der Anlage seine ganz persönliche Handschrift verliehen und besonders viel Liebe in die Details gesteckt. Es ist herrlich, ihm zuzuhören, wie er zu jeder noch so kleinen Szene auf der Anlage eine Anekdote erzählen kann. Die zahlreichen Geländewagen auf der Anlage stellen eine weitere Passion von ihm dar, da er schon mehrmals eine Safari in Tunesien mit Landrovern unternommen hat. Auch dem auf dem Bahnhofplatz abgehaltenen Porsche-Treffen hat er schon mehrfach einen Besuch abgestattet. Die Aushubtransporte der alterwürdigen Saurer-Lastwagen am Anlagenrand sowie der Verlad von Baustoffen im Freiverladgelände am Bahnhof stellen seine jahrelange Berufstätigkeit in der Baubranche dar. Das wohl schönste Detail ist auf dem RhB-Aussichtswagen zu erkennen: eine Widmung seiner Ehefrau zum 40. Hochzeitsjahr.

Die Gebäude und Landschaftsbauten sind ganz klar dem alpenländischen Raum zuzuordnen, einerseits dem Engadin, andererseits dem Oberwallis. Das Engadin ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 93



Übersicht über die linke Anlagenhälfte mit dem Hauptbahnhof in der Mitte. Eben ist der MOB-Regionalzug eingetroffen, und der lange Coop-Güterzug verlässt gleich den Hauptbahnhof.



Das Porsche-Treffen am Hauptbahnhof sorgt für viele Schaulustige.



In diesen Fässern wird wohl nicht nur Ovomaltine transportiert.



Die MOB GDe 4/4 «Saanen» ist mit ihrem Regionalzug abfahrtsbereit.



Der Freiverlad am Hauptbahnhof von der Rückseite: Zurzeit wird emsig Holz auf die RhB verladen. Angeliefert wird das Holz aus dem Wald mit einem dreiaxigen Saurer.



Regel Sonntagsverkehr vor dem schönen Engadiner Haus gleich direkt an der Hauptbahnhofschränke.



Die stattliche Hinterrheinbrücke von Tavanasa (RhB-Bahnstrecke Reichenau–Ilanz–Disentis). Das Messingmodell ist von Ferro Suisse.



Bahnwärter Segantini genießt gerade seine Mittagspause vor seinem schönen RhB-Bahnwärterhaus. Das Original steht an der Albulalinie in Stugl/Stuls.



Während auf der Hauptstrasse modernste Kraftwagen unterwegs sind, geht es auf der Landstrasse unter der Brücke mit dem Pferdegespann, dem Fischerboot und den Velofahrern noch etwas gemächlicher zu und her.



Die zahlreichen Badegäste geniessen die letzten warmen Sonnentage beim Campieren am Flussufer.

befindet sich gleich beim Eingangsbereich auf der linken Anlagenseite. In der Anlagenmitte gibt es einen feinen Übergang ins Oberwallis mit den sonnengebräunten Holzhäusern. Nahezu alle Gebäudemodelle sind aus Echtholz und wurden teilweise von der vorangehenden Anlage übernommen. Kunststoffbausätze von Kibri wurden farblich angepasst, wie übrigens auch das eingesetzte Rollmaterial.

Besonders eindrücklich sind die zahlreichen Steinbogenviadukte sowie Wasserdurchlässe, die alle im Eigenbau entstanden sind. Die Holzkonstruktionen wurden mit Styrodur überzogen und danach mit Gips bestrichen. Bevor dieser ausgehärtet war, wurde er mit feinen Werkzeugen bearbeitet, um die feinen Steinstrukturen zu er-



Ein idyllisches Oberengadiner Bergdorf auf dem Schafberg.



Umsteigebahnhof von der Meterspurbahn (Adhäsion) hoch zur Zahnrad-falstation.
Wie im Original wird da eine gut funktionierende ÖV-Kette dargestellt.



zeugen. Den Schluss bildete die feine Bemalung und Patinierung. Genauso naturnah wie die Steinstrukturen sind die Gewässer, die auf der alpinen Modulanlage vorhanden sind: Der kleine See bei der Lawenschutzgalerie sowie der Fluss unterhalb der Hinterrheinbrücke wurden mit Kunstharz gegossen. Ebenfalls äusserst gekonnt gestaltet ist die gesamte Botanik auf der Anlage: Kein Baum, keine Tanne und kein Gebüsch ähnelt dem anderen. Jahreszeitlich ist die Anlage im Spätsommer angesiedelt, herbstliche Töne kann man bereits ein wenig ausmachen. Das Vieh wird schon auf die etwas tiefer liegenden Wiesen getrieben, in den Gärten wird noch einmal ordentlich geerntet, die Sportwagenfahrer geniessen die

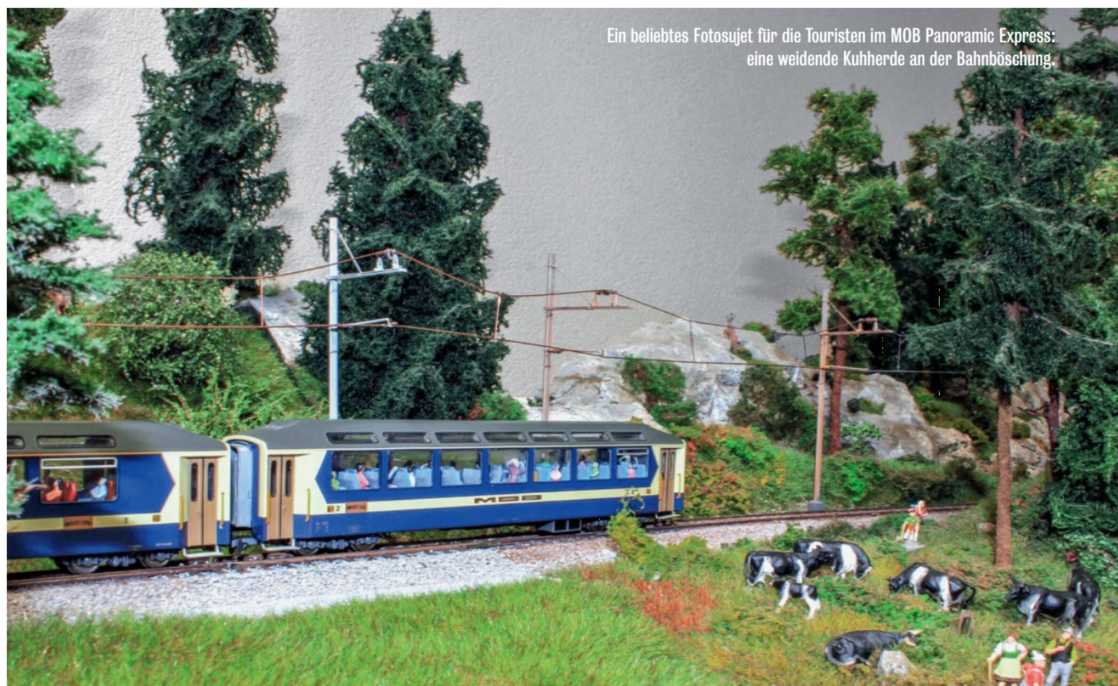
Hier dampft die herrliche Zahnradbahn hoch zum Schafberg – von dort hat die Schafbergbahn auch ihren Namen. Das Original verkehrt im österreichischen Salzkammergut.

Langsam wird das Vieh von den Alpen abgezogen und ins Tal gebracht, wie hier die Schaf- und die Kuhherde unmittelbar neben den Gleisen.





Auch der Unterhalt darf nicht fehlen: In den kurzen Zugspausen im Einspurabschnitt unterhält die Baudienstgruppe den Schienenerbau.



Ein beliebtes Fotosujet für die Touristen im MOB Panoramic Express:
eine weidende Kuhherde an der Bahnböschung.

sonnigen Ausfahrten, und die «Wasserratten» kommen im kühlen Nass auch noch auf ihre Kosten.

Rollmaterial


Das auf der Anlage eingesetzte Rollmaterial ist ausschliesslich von BEMO. Bruno Mätzler lässt grundsätzlich fahren, was ihm gefällt – so darf auch der MOB-Regionalzug mit der GDe 4/4 die Anlage mit dem RhB- und dem FO-Rollmaterial teilen. Das Rollmaterial der Furka-Oberalp-Bahn (FO) befand sich beim Besichtigungstermin in an der Wand angebrachten Trainsafe-Vitrinen. Auf der Anlage waren drei RhB-Züge unterwegs: ein gemischter Zug mit der RhB Ge 4/4^{III}, der Coop-Zug mit der passenden Werbelok Ge 4/4^{III} und die Bernina-Komposition mit dem legendären Triebwagen der zweiten Bauserie.

Die Details der Anlage hätte ich noch bis in die späten Abendstunden auf mich wirken lassen können, doch irgendwann musste



Die Trainsafe-Vitrine mit dem Bernina-Kroki, dem Glacier-Express und einem RhB-Zementzug.

ich die vierstündige Heimreise durch das schöne Tessin und die Innerschweiz bis ins Berner Seeland antreten. Bruno Mätzler geniesst nun noch ein paar weitere Jahre den Fahrbetrieb auf seiner vollständig ausgebauten H0m-Modulanlage. Er hat sich aber auch schon Gedanken über ihre Zu-

kunft gemacht. Zu gegebener Zeit möchte er sein Lebenswerk einem ebenso begeisterten Modellbahner vermitteln. Bis dahin wünsche ich viele abwechslungsreiche und fröhliche Eisenbahnstunden mit der Schmalspurbahn an einer der wohl schönstenLAGen der Schweiz. 

Das erste Anlagenmodul, auf dessen Basis die ganze Anlage entstanden ist. Oberhalb der Lawinenschutzgalerie befindet sich ein typischer Oberwalliser Weiler mit sonnengebräunten Holzhäusern.



Erfolgreich werben mit



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

Nächste Anzeigenschlüsse

LOKI 6 | 2020: 29. April 2020

LOKI 7/8 | 2020: 28. Mai 2020

Ihre Ansprechpartner für LOKI-Inserate:



Gerne beraten wir Sie persönlich und unterstützen Sie bei Ihrer Mediaplanung

Manuela Stolina

Vanessa Jost

Stämpfli AG

Inseratemanagement

Wölflistrasse 1

Postfach

3001 Bern

Tel. +41 (0)31 300 63 87

inserate@staempfli.com

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

Tel. +41 (0)31 300 62 58

Fax +41 (0)31 300 66 88

loki@staempfli.com



Die LOKI jetzt auch als E-Paper lesen!

Das E-Paper der LOKI ermöglicht es Ihnen, das Magazin im Originallayout auch am Bildschirm oder auf dem Tablet zu lesen. Egal ob am Bildschirm, auf dem Smartphone oder Tablet – lesen Sie die LOKI in hochauflösender Qualität, wo immer Sie gerade sind. Zum E-Paper gelangen Sie über das Archiv oder aus jedem Dokument, indem Sie auf den Text «E-Paper» am Kopf des Dokumentes klicken. Dank der Verlinkung des Inhaltsverzeichnisses wie auch der Suchfunktion im E-Paper finden Sie innerhalb kürzester Zeit den gewünschten Text.

E-Paper

**Die LOKI überall und
jederzeit mobil lesen**

Suchfunktion

**unzählige Beiträge
rasch finden**

Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 62 58

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



Rollmaterial | Porträt

Markante Einzelgängerin

Im September 2019 kündigte Roco überraschend die SBB Ae 8/14 11851 als Formneuheit an. Nur ein gutes halbes Jahr später ist das Modell bereits im Fachhandel verfügbar. LOKI-Autor Werner Frey hat es eingehend begutachtet. Gleich vorneweg: Das Resultat kann sich sehen lassen.

Foto: Werner Frey



Anlage | Bau

Eine geniale Konstruktion

Karl-Ernst Klee kann getrost als Pontifex bezeichnet werden, baut er doch wie am Fließband wunderbare Brücken-(Dioramen), die er dann auch in der LOKI präsentiert. Diesmal ist es die Steffenbachbrücke im Kanton Uri im Massstab 1:87. Und auch diese Brücke hat Klee nie in natura gesehen.

Foto: Karl-Ernst Klee



Anlage | Bau

Westend Pass & Dolores

Spektakuläre Brücken, eine Hafenstation, ein kleines Städtchen am Fuss einer Felswand und vieles mehr findet man auf der «Westend Pass & Dolores» im aargauischen Fislisbach. Felix Schiblis HO-Anlage nach US-Vorbild zeugt von Detailliebe sowie von Bau- und Fahrfreude zugleich.

Foto: Dani Hunziker

Ab 22. Mai 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. 5 | 2020 (Mai 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
Wollflisstrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 66 88
loki@staempfli.com

Herausgeber

Zoltan Tamassy
Talakkerstrasse 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

Stefan Treier

Unter Wideregg 283, CH-5078 Effingen
Telefon +41 (0)79 682 82 42
stefan.treier@loki.ch

Paketsendungen an die Redaktion

LOKI Magazin, c/o Z. Tamassy, Talakkerstr. 47, 8152 Glattbrugg

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG
Inseratemanagement, Manuela Stolina und Vanessa Jost
Wollflisstrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 63 89,
inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag AG, Wollflisstrasse 1, CH-3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 63 25, Fax +41 (0)31 300 66 88
www.staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 8598 Exemplare

LAYOUT

Sandra Khilfi, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wollflisstrasse 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 Meliora 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 unterschreiben 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 Fotografienanschrift ist leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

Gotthard – der längste Bahntunnel der Welt



AlpTransit Gotthard AG (Hrsg.)

Die Zukunft beginnt

192 Seiten, mit zahlreichen Farb- und s/w Fotografien, gebunden, 2. unver. Auflage, CHF 59.90 / € 59,90
ISBN 978-3-7272-1238-3



AlpTransit Gotthard AG (Hrsg.)

Bahn frei durch den Gotthard Basistunnel

276 Seiten, mit zahlreichen Farb- und s/w Fotografien, gebunden, CHF 59.90 / € 59,90
ISBN 978-3-7272-7877-8



AlpTransit Gotthard AG (Hrsg.)

Das Jahrhundertbauwerk entsteht

268 Seiten, mit zahlreichen Farb- und s/w Fotografien, gebunden, CHF 59.90 / € 59,90
ISBN 978-3-7272-1211-6

Mit einer Länge von 57 Kilometern ist er der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er ist aber auch ein Meisterwerk der Baukunst und trägt Schweizer Werte wie Schaffenskraft, Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit in die Welt hinaus.

Auch als Paket zum Spezialpreis erhältlich!
Alle drei Bände: CHF 159.– / € 159,–

*Bestellen Sie direkt online oder rufen
Sie uns an: www.staempfliverlag.ch, 031 300 66 77*

Stämpfli
Verlag

Digikeys jetzt auch prominent in der Schweiz vertreten

Nach einer über 10-jährigen Tätigkeit im Bereich der digitalen Modelleisenbahnsteuerung und grossen Erfolgen beim Vertrieb ihrer Produkte vor allem in den Niederlanden und Deutschland, hat die Firma Digikeys aus Almere (Niederlande) nun ihren Weg (natürlich per Zug) in die Schweiz gefunden und hat neu in der Firma **Bähnli-Shop Barmettler** (www.baehni-shop.ch) ihren zentralen Verkaufspartner für den Schweizerischen Markt.

Ein Glücksfall für uns als Digikeys, denn wir sehen die Schweiz als einen Markt, in welchem viel Erfahrung steckt und ein grosses Bedürfnis besteht nach innovativen Produkten für die Modelleisenbahnsteuerung. Die Modelleisenbahnfreunde werden begeistert sein von den Digikeys-Produkten und ihren technischen Möglichkeiten und dies zu einem Preis-Leistungsverhältnis, das seinesgleichen sucht!

Durch die stetige Weiterentwicklung des Produkte-Portfolios sind wir in der Lage, Jahr für Jahr neue Hightech-Entwicklungen an das bereits bestehende Sortiment hinzuzufügen.

Hier dürfen als Beispiele sicher die einzigartig flexible **Multi-Bus-Zentrale DR 5000** mit regelbarem Netzteil erwähnt werden, den frei programmierbaren **Schaltdecoder DR 4018** mit 16 Ausgängen und das kürzlich neu erschienene **Drehscheibensteuerungs-Set DR 5052-Basic**. Aber auch die LED-Beleuchtungsplatinen für Personenwagen, Bahnsteige usw. erfreuen sich grosser Beliebtheit.



Digikeys hat seinen Blick stark auf die Entwicklungen im Bereich Mobile/Bluetooth gerichtet und wird bald mit neuen Ergänzungen des Sortiments auf den Markt kommen.

Bereits seit Jahren pflegen Digikeys und Christian Barmettler, Inhaber des Bähnli-Shop Barmettler in Reiden, eine professionelle Geschäftsbeziehung und unsere Produkte finden in seinem Webshop www.baehni-shop.ch und in seinem Ladengeschäft mit persönlicher Beratung grossen Anklang.

Demnächst werden vom Bähnli-Shop Barmettler auch Workshops angeboten, damit unsere Kunden in der Lage sind, die technischen Möglichkeiten unserer Produkte voll auszuschöpfen.

Diese ausgezeichnete Zusammenarbeit wollen wir als Digikeys denn auch grossartig mit allen Anwendern und Liebhabern unserer Produkte feiern. Deshalb geben wir Ihnen ab heute bis Ende Mai 2020 **gerne einen Rabatt von 10%** auf jede Bestellung unserer Digikeys-Produkte.

Digikeys B.V.
Rietmeent 230/231
NL-1357CW Almere
www.digikeys.com

Ihr Ansprechpartner in der Schweiz: Bähnli-Shop Barmettler
Hauptstrasse 46
CH-6260 Reiden
www.baehni-shop.ch
info@baehni-shop.ch