



Anlage

Westend Pass & Dolores



Rollmaterial

Die Digitalisierung einer
MDS Ge 4/4" in Spur N



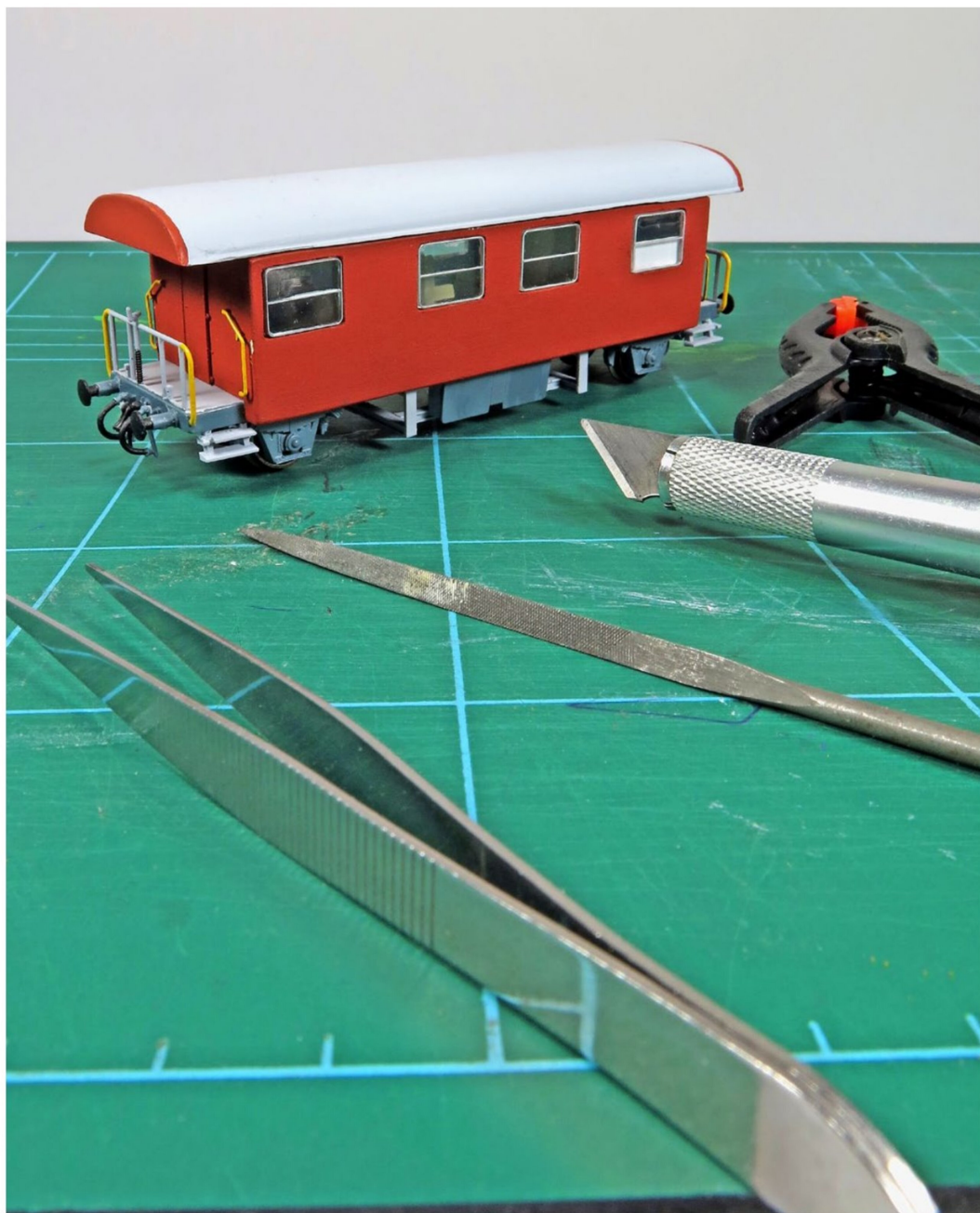
Report

Die Modellbahnhops
während des Lockdowns



Anlage

Emmanuel Nouaillier
bringt Farbe auf den Putz





«Du muesch haut eifach nume...»

Sie kennen diese Situation sicherlich aus eigener Erfahrung sehr gut. Man ist gesundheitlich ein wenig angeschlagen oder gar stark erkrankt, und so fühlt man sich dementsprechend nicht gerade als unschlagbarer Achilleus. Oder auch die letzten Monate mit der Pandemie bedrückte manch einen auf dieser Welt mental sehr, und schon kommen sie alle wieder, die schlechten, gut gemeinten Ratschläge, die meistens mit den Worten «Du muesch haut eifach nume...» beginnen. Gibt man dem kleinen darauffolgenden Vortrag noch einen Schuss «think positiv» als Sahnehäubchen dazu, dann ist der unliebsame Cocktail perfekt.

Schwenken wir zu unserem Hobby rüber, auch da kann es oft genau gleich verlaufen. Man hat sich etwas mühselig erschaffen, hat seine Freude daran, und schon kommt ein selbst ernannter Prophet herbei und beginnt mit den Worten «Du muesch haut eifach nume...». Was danach folgt ist eine Ernüchterung und deprimierend. Die Freude ist wie weggeblasen. Im schlimmsten Fall wirft man sogar sein Werk in den Abfall, beginnt noch einmal von vorne, in der Hoffnung, es besser zu schaffen, scheitert daran und ist noch frustrierter als vorher.






Der Grat zwischen gut gemeinter Hilfe und sinnlosen «Verbesserungsvorschlägen» ist oft sehr schmal. Aber klar, man will doch, dass die Bastelei perfekt wird. Mir stellt sich dabei die Frage, ob unser Hobby wirklich in einer Skala von «sehr schlecht» bis hin zu «ein bisschen besser als perfekt» skaliert werden muss. Das Hobby soll vordergründig Spass bereiten und Abwechslung im Alltag bieten. Ich denke, gegenseitiges konkurrenzierendes Sichmessen ist dabei mehr als fehl am Platz. Vielmehr sollte doch die gemeinsame Freude an etwas Schöнем verbinden.

Dennoch komme ich jetzt mit einem vielleicht guten Ratschlag: «Du muesch haut eifach nume» ab und zu die Ohren schliessen und auf dein Herz hören.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spass mit dem Hobby und der vorliegenden LOKI-Ausgabe.

Herzlichst, Ihr



Besuchen Sie uns auch unter:     

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.

BahnOrama
GmbH
Modelleisenbahnen

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



Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch

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
sofortiger Barauszahlung!

Langjährige Erfahrung

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

Lokschuppen Hagen-Haspe

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

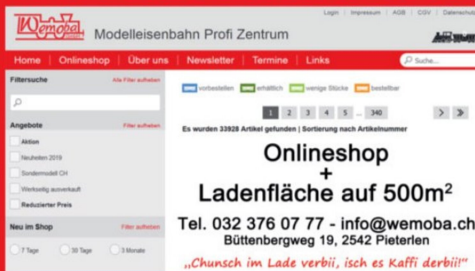
Für Güter die Bahn...
HAMWAA Für's MODELL
www.hamwaa.ch



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



Onlineshop
+
Ladenfläche auf 500m²
Tel. 032 376 07 77 - info@wemoba.ch
Büttenbergweg 19, 2542 Pieterlen
„Chunsch im Lade verbii, isch es Kaffi derbi!“



LOKI
www.loki.ch



Foto: Werner Frey

34 Meter Länge beim Vorbild, rund 39 Zentimeter beim Modell im Massstab 1:87. Das sind die markanten Masse der faszinierenden Gotthard-Lokomotive SBB Ae 8/14 und ihrem Modell in Spur H0. Roco hat die Lokvariante mit der Betriebsnummer 11851 kürzlich in den Fachhandel gebracht. LOKI-Autor Werner Frey hat sie sogleich begutachtet. **Seite 16**

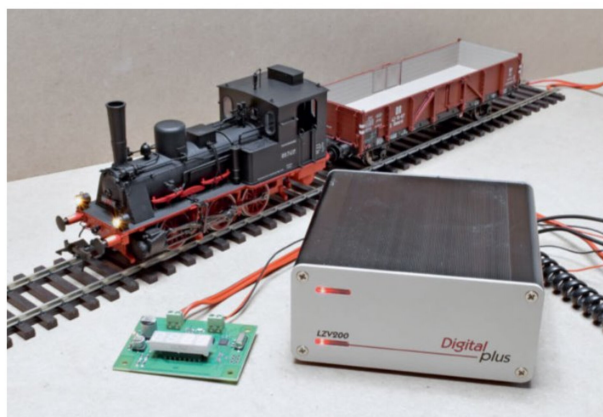


Foto: Heiko Herholz

Wer hat schon mal etwas von RailCom gehört? Wohl die meisten unter den Digitalmodellbahnern. Doch was genau RailCom ist und welche Möglichkeiten in der Rückmeldetechnik stecken, ist oft unbekannt. Heiko Herholz bringt Licht ins Dunkel und erklärt die Grundprinzipien der Technik und auch, was Bernd Lenz mit der Sache zu tun hat. **Seite 63**



Foto: Karl-Ernst Klee

Karl-Ernst Klee ist berühmt dafür, wunderschöne Brückendioramen zu bauen, deren Vorbild er nie gesehen hat. Einmal ist es der Bärentritt in der Zügenschlucht, einmal eine Brücke über den Ova da Bernina. Diesmal hat es die Steffanbachbrücke im Kanton Uri erwischt. Klee zeigt, wie er das Werk im Massstab 1:87 erbaut hat. **Seite 76**

Rollmaterial | Porträt 16

Die SBB Ae 8/14 11851 von Roco im Massstab 1:87.

Rollmaterial | Technik 22

Umbau einer MDS Ge 4/4^{II} in Spur N von analog auf digital mit Sound.

Report | Szene 26

Die Betreiber von Modelleisenbahngeschäften während des Lockdowns.

Report | Szene 30

Reaktionen auf das Editorial 05 | 2020 «Corona, Corona und noonemol Corona».

Anlage | Bau 54

Modellbaumeister Emmanuel Nouaillier bringt Farbe auf seine Putzfassade.

Anlage | Technik 63

Die Grundprinzipien und Möglichkeiten der Rückmeldetechnik RailCom.

Anlage | Bau 70

Peter Marriott verpasst seiner Anlage Stützmauern, Strassenbeläge, Trottoirs.

Anlage | Bau 76

Diorama Steffenbachbrücke auf der DFB-Bergstrecke im Massstab 1:87.

Anlage | Porträt 82

Felix Schibli und sein H0-Reich im Dachstock der «Linde» in Fislisbach.

Markt	Szene
6 Marktspiegel	34 News
39 Börse	38 Veranstaltungen
	40 Leserseite
	44 Bahn aktuell

gedruckt in der schweiz

Titelbild



Foto: Dani Hunziker

Felix Schiblis H0-Anlage «Westend Pass & Dolores» im aargauischen Fislisbach ist in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts im Südwesten der USA

situert. Auf ihr findet man spektakuläre Brücken, eine Hafenstation, ein kleines Städtchen am Fuss einer Felswand. Beim Bau zeigte Felix Schibli ein feines Gespür für Farben und Formen. **Seite 82**

Marktspiegel

0 | Pesolillo SA

Aktueller denn je: das Velo

Fahrräder oder Velos, wie wir in der Schweiz sagen, sind aktueller denn je. Kaum ein anderer Gebrauchsgegenstand, der über 200 Jahre alt ist, hat den Aufstieg zum Kultstatus in gleich eindrücklicher Manier geschafft. Karbonrahmen, hydraulisch gefederte Gabeln und die Unterstützung durch Elektromotoren sind nur einige der Entwicklungen, die das einstige Hochrad über sich ergehen lassen musste. Ganz zu schweigen von den verschiedenen Designs. Die Vielfalt der Ausstattungsmerkmale für die entsprechenden Einsatzgebiete macht einem die richtige Wahl nicht einfach.

Wesentlich einfacher wird die Wahl für Spur-0-Modellbahner. Die Pesolillo SA aus Purasca (TI) führt Fahrräder für Kinder und Erwachsene im Sortiment. Die Hauptmotivation dazu wurde durch die EW-I-Gepäcksteuerwagen ausgelöst. Eines ihrer Gepäckabteile ist mit Aufhängevorrichtungen für Fahrräder ausgerüstet. Die Velos sind aus Messing gefertigt und die Räder mit geätzten Speichen versehen. Vorerst sind Herrenfahrräder und solche für Knaben lieferbar. Damenfahrräder sind in Produktion. Lieferbar sind Vierersets mit Velos in Dunkelblau, Weinrot, Grau und Weiss.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers

Pesolillo SA, Tel. 091 606 16 35

info@pesolillo.ch, www.pesolillo.ch



N | KATO

Glacier-Express-Lok und Gourmino-Wagen

Die Universallokomotiven des Typs Ge 4/4^{II} gehören bei der Rhätischen Bahn seit Jahrzehnten zum Alltagsbild. Insgesamt wurden von den knapp 13 Meter langen Maschinen 23 Stück an die Bündner Staatsbahn geliefert. Die Ge 4/4^{II} 623 mit dem Gemeindewappen von Bonaduz wirbt seit 2018 für den wohl bekanntesten Zug der Schweiz, den Glacier-Express. Der japanische Modellbahnproduzent KATO hat die schmutzige rote Lok mit dem grossen Logo-aufdruck des langsamsten Schnellzugs der Welt in sein Sortiment aufgenommen und eben an die Fachhändler ausgeliefert (Art.-Nr. 7074053). Die Lok ist nur als analoges Modell erhältlich, kann aber relativ einfach mit einer Digitrax-Tauschplatte nachgerüstet werden.

Als passende Ergänzung zu den bestehenden RhB-EW-I-Wagen hat KATO nun den Speisewagen WR 3811 in der blauen Gourmino-Lackierung auf den Markt gebracht. Die Lämpchen auf den Tischen sind ab Werk bereits standardmässig beleuchtet, was dem Wagen einen besonderen Reiz verschafft. Bereits montiert sind die Ar-



nold-Kupplungen sowie die langen Faltenbälge. Wer den Wagen lieber kurzgekuppelt fahren möchte, kann die beiden Teile durch die ebenfalls mitgelieferten kurzen Varianten ersetzen, was auch eine harmonischere Zugbildung ermöglicht (Art.-Nr. 7074054). **Erhältlich im Fachhandel.**

Auf unserer Website finden Sie ein Unboxing-Video mit den beiden neuen Modellen:



HO | SwissModelle.ch

Alter Schwede: Volvo-Lkw ausgeliefert

In einer Auflage von nur 100 Stück fertigt SwissModelle.ch einen Volvo-Lkw an. Beladen ist er mit zwei Wechselcontainern des Coop-Eisenbahnverkehrsunternehmens RailCare. Das Modell ist für 34 Franken exklusiv im Webshop des Westschweizer Produzenten erhältlich. www.swissmodelle.ch



N | Faller

Stadthäuser der 1950er-Jahre

Aus dem Schwarzwald kommen diese Tage gleich mehrere Stadthäuser in den Handel. Zum einen ein aus gleich vier Gebäuden bestehendes Set einer Strassenzeile aus den 1950er-Jahren: zwei viergeschossige Stadthäuser mit Stuckfassaden und Ladengeschäften, ein zweistöckiges Wohnhaus mit Hofdurchfahrt sowie ein Abbruchhaus mit Bauschutt. Die Modelle sind einzeln baubar und lassen sich dadurch beliebig anordnen (Art.-Nr. 232324). Passend dazu ist bei Faller zudem auch noch ein vierstöckiges Alt-



stadtmietshaus mit rauchgeschwärzter Stuckfassade und teilausgebranntem Dachstuhl im Angebot (Art.-Nr. 232326).

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Rietze

Ein Gelenkbus und zwei Blaulichtfahrzeuge

Gleich drei neue Modelle mit Schweizer Vorbild konnte Rietze in diesen Tagen an den Fachhandel ausliefern. Es handelt sich dabei zum einen um den Gelenkbus Mercedes-Benz Citaro G'15 der Lausanner Verkehrsbetriebe TL, wie er auf der Linie 18 von Lausanne Flon nach Crissier Timonet eingesetzt wird (Art.-Nr. 73664). Ebenfalls

einer Neuheit mit Waadtländer Vorbild ist der Volkswagen Transporter T5 der Kantonspolizei Vaud. Das Modell wird mit gleich drei Blaulichtern auf dem Dach ausgeliefert und ist dank dem «Gendarmerie»-Schriftzug auch schon von Weitem als Polizeiauto erkennbar (Art.-Nr. 53452). Die dritte Neuheitenauslieferung ist nochmals ein Modell

einer Blaulichtorganisation, dieses Mal aber aus der Deutschschweiz, genauer gesagt aus dem Kanton Aargau. Der Rettungswagen RTW 18 des Kantonsspitals Baden (KSB), welcher nach dem System Strobel gebaut wurde, ist unter der Artikelnummer 76215 erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.



O | NAVEMO

Berner Tram wieder lieferbar

Nach der Auflösung der Firma LEHNHARDT Blechbahn konnte ein Verwaltungsratsmitglied des Modellstrassenbahnfabrikanten NAVEMO das gesamte Inventar und die Markenrechte des Produzenten übernehmen (LOKI 1 | 11). So gelangten Fertigprodukte, Rohlinge, Halbfabrikate und Werkzeuge zum Fricktaler Unternehmen. Nach aufwendigen Inventurarbeiten kann nun in den nächsten Wochen mit der Aufnahme der Produktion gerechnet werden. Listen über verfügbare Modelle oder Gleismaterial und Preise sind auf der Website von NAVEMO zu finden.

Erfreulich ist auch die Tatsache, dass bei der Strassenbahnproduktion in H0m/H0 wieder Bewegung in die Abläufe kommt. Die grossen Probleme bei der Herstellung der Fahrzeuggehäuse konnten endlich behoben werden, und die Basler Standardfahrzeuge sind wieder aufgegleist.

Interessenten wenden sich direkt an:
NAVEMO Nahverkehrsmodelle AG

Postfach 1859

8031 Zürich

Tel. 044 585 11 32

info@navemo.ch

www.navemo.ch



N | Fleischmann

Wagen für die Schweizer Eisenbahn

Mehrere Wagenmodelle in der Spur N liegen bei den Fachhändlern abholbereit. Die Silowagen Uacns 932, Rigips/Wascosa, Ep. VI, 2-teilig, werden im Set zu jeweils zwei Wagen geliefert. Sie unterscheiden sich deutlich in Farbgebung und Bedruckung. Jeder Wagen hat eine Länge über Puffer von 85 mm (Art.-Nr. 848904). Der Containertragwagen des Typs Sgns der SBB in Epoche VI hat zwei Wechselpritschen, die mit der auffälligen Werbung für den Gotthard-Basistunnel bedruckt und leicht abnehmbar sind. Der Wagen hat eine Länge über Puffer von 123 mm (Art.-Nr. 825209).

Die Modelle sind sehr fein mit einzeln angesteckten Kunststoffteilen detailliert. Die Lackierung in den richtigen Farben ist makellos, die Bedruckung exakt und gut lesbar aufgebracht. Spitzengelagerte Radsätze sorgen für ausgezeichnete Leichtrolleigenschaften. Die Modelle können durch die Steckaufnahme nach NEM 355 mit KK-Kinematik leicht mit Kurzkupplungsköpfen ausgerüstet werden. **Erhältlich im Fachhandel.**



N | Noch

«Obacht! Baum fällt!»

Richtig hart gearbeitet wird im Figurenset «Waldarbeiter». Wenn die Herren mit ihren Kettensägen erst mal losgelegt haben, steht mancher Baum weniger auf der Anlage (Art-Nr. 36061). Mit dem Set 36616 kann man dann auch gleich die gefällten Bäume weiterverarbeiten. **Erhältlich im Fachhandel.**



N | MDS Modell

Gleich fünf bunte RhB- Lokomotiven ausgeliefert

Die zweite Neuheitenauslieferung 2020 von MDS ist bei vielen Fachhändlern bereits eingetroffen. Es handelt sich um Modelle der Elektrolokomotive Ge 4/4^{II}, welche im Massstab 1:150 nach Vorbild der Rhätischen Bahn gefertigt wurden. Aufgrund des gewählten Massstabs können die Loks problemlos auf allen handelsüblichen N-Gleisen (9 mm) verkehren. Die mit einem Glockenankermotor ausgestatteten Modelle sind auf allen Achsen angetrieben und für die Aufnahme einer KATO-Kurzkupplung vorbereitet. Aktuell sind eingetroffen:

- Art-Nr. 60006, Ge 4/4^{II} 617
50 Jahre LGB
- Art-Nr. 60008, Ge 4/4^{II} 615
RE-Power Winter
- Art-Nr. 60009, Ge 4/4^{II} 617
RE-Power Sommer
- Art-Nr. 60010, Ge 4/4^{II} 621 Traveco
- Art-Nr. 60011, Ge 4/4^{II} 620 RhB-Club

Mit den oben angegebenen Artikelnummern plus zusätzlich «D» (digital) und «S» (digital mit Sound) sind die Modelle auch werkseitig digital lieferbar. Auch ein nachträgliches Nachrüsten ist mit einem entsprechenden MDS-Umrüstsatz (Art-Nr. 60000.01 und Art-Nr. 60000.00) möglich. Unser Autor Manfred Merz beschreibt ab Seite 22, wie dieser Digitalumbau vonstatten geht. **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Noch

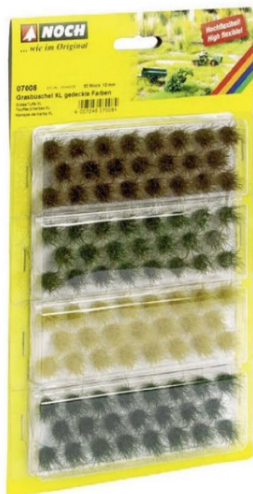
Gräser, Wiesen und viele neue Modellfiguren

Aus dem Allgäu haben es trotz den geschlossenen Grenzen ein paar Menschen zu uns in die Schweiz geschafft, wenn auch nur im Massstab 1:87. Nicht weniger als 15 verschiedene Miniaturfigurensets hat Noch gerade an den Fachhandel ausgeliefert. Alle können wir hier kaum abdrucken, aber ein paar wollen wir Ihnen nicht vorenthalten. Den Anfang machen wir mit dem sechsteiligen Passantenset (Art.-Nr. 15481), das sich bunt gemischt aus allen Altersgruppen zusammensetzt. Nicht ganz so gemischt geht es beim Figurenset «Gleichgeschlechtliche Paare» zu und her, das unter der Artikelnummer 15511 erhältlich ist. Als Helden von Paris bezeichnet Noch das Set «Buckliger und schönes Mädchen» (Art.-Nr. 15802). Es enthält sechs Figuren: eine hübsche junge Dame, einen Priester, einen buckligen Mann sowie drei Wasserspeier. Und wem hier nicht sofort der Glöckner von Notre-Dame in den Sinn kommt, dem legen wir das Set besonders ans Herz. Einen Teil des Verkaufserlöses wird Noch für den Wiederaufbau der Notre-Dame-Kathedrale spenden. Für die heissen Sommertage legen die Allgäuer das Figurenset «Beim Baden»

erhältlich. In der Wildgrasreihe gibt es neu die Varianten Wiese (Art.-Nr. 07117), 9 mm dunkelgrün (Art.-Nr. 07120) und braun (Art.-Nr. 07121). Als Streugras gibt es neu

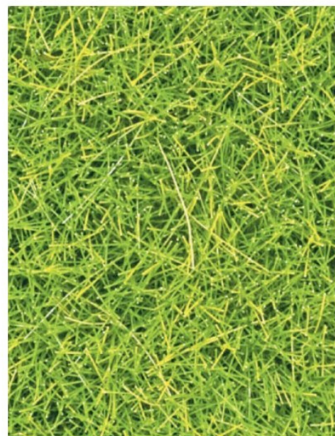
ebenfalls eine Wiese (Art.-Nr. 08361) sowie beiges (Art.-Nr. 08362) und hellgrünes Gras (Art.-Nr. 08363).

Erhältlich im Fachhandel.



auf. Der Name ist hier Programm: Die Packung enthält sechs Figuren, die so an jedem See zu finden sind (Art.-Nr. 15854).

Auch für den Landschaftsbau hat Noch wieder einige Neuheiten auf den Markt gebracht. Nicht weniger als 92 Grasbüschel in den Farben Dunkelgrün, Mittelgrün, Braun und Goldgelb sind in der XL-Packung 07008



Neue und alte Schweizer Güterwagen

Schon vor mehreren Jahren hat der Salzburger Modelleisenbahnproduzent Roco die Produktion aus Fernostasien wieder zurück nach Europa verlagert. Diesem Umstand ist es nun zu verdanken, dass die verschiedenen Standorte des Unternehmens bis jetzt einigermassen normal produzieren und bereits einige neue Modelle für den Schweizer Markt ausgeliefert werden konnten. Unter

der Artikelnummer 76438 ist der Doppelta-schen-Gelenkwagen der Bauart Sdggmrs/T2000 der Ahaus Alstätter Eisenbahn AG AAE in den Handel gelangt. Der sechs-achsige Güterwagen ist beladen mit vier Tankcontainern des Aargauer Logistikunternehmens Bertschi Dürrenäsch und bringt es auf eine stattliche Länge über Puffer von 390 mm. Schon sichtlich vom harten

Einsatz auf dem Schweizer Schienennetz gezeichnet kommt das Modell der Doppelschiebewandwageneinheit Hilr's der Schweizerischen Bundesbahnen daher (Art.-Nr. 76152). Die beiden Wagen, welche fix gekuppelt sind, wurden bereits im Werk gealtert und verleihen dem Modell so einen vorbildgerechten Look.

Erhältlich im Fachhandel.



Zwergsignal und Signalkasten in 1:87

Die exakt massstäblichen Zwergsignale für HO sind ab sofort verfügbar. Die Signale sind nicht funktional und haben keine Beleuchtung, sind jedoch detailliert nach Vorbild gestaltet und weisen einen Direktdruck der Lampenimitation sowie der Beschriftungsplatte auf. Die Neuheit ist dazu gedacht, Details ums Gleis zu einem günstigen Preis zu verschönern: Loch bohren, einstecken, fertig (Art.-Nr. 0187).

Weiter wurde eine neue Variante des modernen Signalkastens aufgelegt (Art.-Nr. 0188). Die Modelle sind alle bemalt und direkt für den Einsatz auf der Anlage bereit und sofort lieferbar.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers

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



HO | PIKO

Wieder waren die Schmierfinken am Werk!

In der «Expert-Serie» hat PIKO den Grossraum-Schiebewandgüterwagen Hbbilnss von SBB Cargo ausgeliefert (Art.-Nr. 58966). Anders als sein bereits erhältlicher Bruder

(Art.-Nr. 54509) kommt der Güterwagen dieses Mal in einem versprayten Zustand daher. Beide Seiten des Waggons weisen nämlich unterschiedliche Graffiti auf und

spiegeln somit den Zustand wider, in dem leider die meisten Güterwagen auf Europas Schienennetz anzutreffen sind.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | L.S. Models

Vectron und Ferien-expresszug lieferbar

L.S. Models hat mit der Auslieferung der Vectron 193 203, welche sich im Besitz der ELL Austria, einer Leasinggesellschaft für Schienenfahrzeuge mit Sitz in Wien, befindet und von SBB Cargo International gemietet wurde, begonnen. Der belgische Modellbahnproduzent liefert die Lok in der Standardversion für Gleich- und Wechselstrom mit einer digitalen Schnittstelle aus sowie in digitalen Varianten mit Sound.

- Art.-Nr. 17110, DC analog
- Art.-Nr. 17110S, DC digital mit Sound
- Art.-Nr. 17610, DC analog
- Art.-Nr. 17610S, AC digital mit Sound

In der ModelsWorld-Serie konnte L.S. Models das sechsteilige Wagenset «Freccia del Sole» an den Fachhandel ausliefern. Die auf 200 Stück limitierte Wagenpackung enthält drei Liegewagen, einen Gepäckwagen und einen CIWL-Speisewagen. Alle Fahrzeuge tragen das Logo des Reiseveranstalters Railtour. Das Vorbild des bunten Zuges verkehrte zwischen 1974 und 1978 von Brüssel über Luxemburg nach Basel und von dort via Domodossola und Bologna bis nach Rimini.

Erhältlich im Fachhandel.



Typische Bündner Brunnen und Brücken

Der Bündner Dorf- bzw. Bahnhofsbrunnen von AB Modell erscheint als Bausatz für die Spur N. Zur Auswahl stehen ein Brunnen mit rechteckigem und einer mit angefastem Trog. Die 3-D-gedruckten Brunnenkörper benötigen lediglich etwas Farbe und sind schnell einsatzbereit auf der Modell-

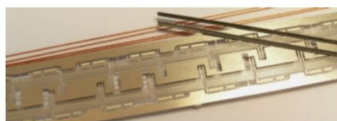
bahnanlage. Äusserst filigran sind die aus Neusilber geätzten Viadukt- und Brückengeländer nach Schweizer Vorbild. Die beiden Ausführungen haben einen angelegten Gehweg aus Platten mit durchbrochenem geätztem Laufrost oder nur einem Gitterrost und werden mit etwas Überstand auf

den Viadukt oder die Brücke geklebt. Die Ätzteile lassen sich beliebig aneinanderreihen oder bei Bedarf passend kürzen.

- Art.-Nr. Zub-332.1, Geländer mit Laufrost und Gehwegplatten, 2-zügig, max. 179 mm lang
- Art.-Nr. Zub-333.1, Geländer mit Laufrost, 2-zügig, max. 332 mm lang
- Art.-Nr. Zub-342.1, Brunnen I mit rechteckigem Trog, 3-D-Druck-Teil inkl. Zubehör
- Art.-Nr. Zub-342.2, Brunnen II mit sechseckigem Trog, 3-D-Druck-Teil inkl. Zubehör

Interessenten wenden sich direkt an:

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



Dampf-Mallet und moderne Triebfahrzeuge

BEMO konnte in diesen Tagen das Jahresmodell vom letzten Jahr ausliefern. Es handelt sich dabei um die RhB Mallet Dampflokomotive G 2/2+2/3 Nummer 23 mit dem Namen «Maloja». Das Vorbild des H0m-Modells wurde 1896 von der Schweizerischen

Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur hergestellt und stand bis 1926 bei der Rhätischen Bahn im Einsatz, ehe es an die Kraftwerke Oberhasli im Berner Oberland verkauft wurde. 1940 wurde die Maschine verschrottet (Art.-Nr.1293 123).

Wer es moderner mag, dem sei der Bernina-Triebwagen ABe 4/4^{III} Nummer 55 «Diavolezza» (Art.-Nr. 1269 107) oder die Ge 4/4^{II} 623 «Reichenau-Tamins» ans Herz gelegt (Art.-Nr.1258 187). **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Herpa

UPS-Paketauslieferungsfahrzeug

Herpa konnte diese Tage eine Formneuheit in den Handel ausliefern. «Ausliefern» ist auch gleich das passende Wort für das Modell in 1:87. Es handelt sich beim Mercedes-Sprinter in der 2018er-Version nämlich um ein Paketauslieferungsfahrzeug des amerikanischen Unternehmens UPS. Herpa hat basierend auf dem bestehenden Sprinter-

modell einen komplett neuen Aufbau konstruiert. Heckseitig hat der Transporter zwei kleine Fenster und ein Trittbrett für den Paketboten. Das Modell gibt es als UPS-Version mit der Artikelnummer 095143 und als neutrale weiße Ausführung mit der Nummer 013741.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Faller

Ein Gestüt, zwei Lkw und neue Prellböcke

«Das Leben ist kein Ponyhof!», sagt ein bekannter Spruch. Wer aber trotzdem gerne einen solchen oder vielleicht gleich ein ganzes Gestüt haben möchte, dem bietet Faller Hilfe. Für die Baugröße HO kommt in diesen Tagen ein ländliches Gestüt bestehend aus einem zweigeschossigen Haupthaus mit Satteldach und Dachgauben und einer grossen Hofscheune mit Fachwerkbauwerk in den Fachhandel. Der 480-teilige Bausatz ist unter der Nummer 130542 bestellbar.

Bewegung und Verkehr bringt das neue Car-System-Startset 161487 auf die Modellbahnanlage. Die Packung besteht aus einem Herpa-Lkw-Modell MB SK des Speditors Emons, einem Akkuladegerät, zehn Metern Fahrdrat und weiterem Strassenbauzubehör. Als Ergänzung dazu gibt es neu ein weiteres Lastwagenmodell für das Car System, den Scania R 13 H mit blauer Führerkabine (Art.-Nr. 61492).

Gleich zwei neue Varianten von modernen Prellbocksystemen dürfen wir Ihnen zum Abschluss der Faller-Neuheitenauslie-

ferungsmeldung vorstellen. Die erste ist das Set 120321 mit zwei Klappprellböcken. Die gelben Bremsprellböcke haben parallel zum Fahrgeleis angeordnete Bremsbahnen und werden durch manuelles Umklappen deaktiviert. Das Modell ist aber ohne Funktion, wie der Hersteller schreibt. Die zweite

Prellbockneuheit sind zwei Prellböcke mit Scherenbremsen, welche Gleisenden dauerhaft sichern. Zwei ortsfest verankerte Stahlprellböcke mit Scherenbremsen als zusätzlichen Bremsen verhindern das Abrollen an den Schienenenden.

Erhältlich im Fachhandel.





Porträt | SBB Ae 8/14 11851 von Roco im Massstab 1:87

Gotthard-Koloss

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

Von Werner Frey (Text/Fotos)

Die drei Ae 8/14 waren mit ihren 34 Metern Länge (im Modell rund 39 cm) von jeher faszinierende Lokomotiven. Bereits in den 1990er-Jahren realisierte Märklin/Trix die SBB Ae 8/14 11801 als Modell, während Roco sich der Ae 8/14 11852 annahm. Während das Märklin-Modell die Variante mit den Ae-4/7-ähnlichen Führerständen repräsentiert, setzte Roco auf die bekannte «Landi-Lok» mit den runden Fronten. Der Markt schien klar aufgeteilt, und es wurden in den darauffolgenden Jahren unzählige Varianten dieser Modelle in verschiedenen Farbtönen und Umbauzuständen produziert.

Fast in Vergessenheit geraten war dabei die Ae 8/14 11851, die anlässlich ihres Um-

baus im Jahre 1961 neue Führerstände für die sitzende Bedienung erhielt, die einer Ae 6/6 sehr ähnlich sehen. Im Rahmen der Präsentation der Herbst- und Winterneuheiten 2019/2020 kündigte Roco dieses Modell im September 2019, zur Überraschung vieler Modelleisenbahner, als Formneuheit an. Im April 2020 wurden bereits die ersten Modelle ausgeliefert. Nutzen wir also die Gelegenheit, uns das imposante Modell etwas genauer anzusehen.

Zum Vorbild

In den 1920er-Jahren standen die SBB vor dem Problem, dass für den Betrieb am Gotthard mit einer maximalen Steigung von 26 Promille die Leistung und das Reibungs-

gewicht der bestehenden Loks nicht ausreichten. Es waren also entweder Doppeltraktionen oder Zugteilungen notwendig, um die Züge über den Gotthard befördern zu können. Dies war sehr personalintensiv, da die heute bekannte Vielfachsteuerung (Bedienung mehrerer Loks ab einem Führerstand) noch nicht ausgereift war. Die Lösung sah man damals in einer leistungsstarken Lokomotive mit 250 Tonnen Gewicht und 8 Triebachsen.

Die Industrie wurde mit dem Bau von zwei Lokprototypen beauftragt, um das geeignete Antriebskonzept zu evaluieren. Die SLM und die BBC fertigten die Lok 11801 mit dem bekannten Buchli-Antrieb ähnlich der Ae 4/7, während die SLM gemeinsam



Nummer	Baujahr	Hersteller Elektrik	Hersteller Mechanik
11801	1931	BBC	SLM
11851	1932	MFO	SLM
11852	1938	BBC	SLM

Digitale-Version im Video:



mit der MFO auf eine Lösung mit dem SLM-Universalantrieb mit Doppelmotoren setzte. Die SLM-Technik erlaubte eine leicht höhere Leistung als der Buchli-Antrieb.

1938 folgte mit der Ae 8/14 11852 die Weiterentwicklung auf Basis der Lok 11851. Das Fahrwerk entsprach weitgehend der 11851, es wurde jedoch ein vollständig neuer Leichtbaukasten mit einem stromlinienförmigen Design entwickelt. Die Lok wurde 1939 auf der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich ausgestellt und erhielt daher den Übernamen «Landi-Lok». Mit ihrer Leistung von über 8000 kW galt sie lange Zeit als die stärkste Lokomotive der Welt. Bemerkenswert ist übrigens, dass die Industrie sie damals auf eigene Rechnung für die Landesausstellung gebaut hatte. Es gab von den SBB keine Bestellung für dieses Fahrzeug. Nach zähen Verhandlungen wurde die Lokomotive nach der Landesausstellung dann doch von den SBB übernommen.

Im Betrieb zeigte sich aber, dass sich die hohe Zugkraft der Lokomotiven nicht voll ausnutzen liess, da es immer wieder zu Ris-

sen bei den Zugvorrichtungen kam (Überschreitung der maximalen Zughakenlast). Die Weltwirtschaftskrise führte zudem zu einem markanten Rückgang beim Güterverkehr am Gotthard, sodass keine so starken Loks mehr benötigt wurden. Es blieb

also bei den drei Prototypen, welche zwar alle ähnlich, aber doch nicht gleich sind.

Die Lok 11801 ist als historisches Triebfahrzeug bei SBB Historic erhalten. Die Lok 11851 wurde 1976 ausrangiert und verschrottet. Und die «Landi-Lok» 11852 gehört ebenfalls zum Bestand von SBB Historic. Sie ist im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. Seit einem Kabelbrand im Jahr 1971 ist sie nicht mehr betriebsfähig.

Interessierte Leser finden viele weitere Informationen zu diesen interessanten Lokomotiven auf der Website von Bruno Lämmli (www.lokifahrer.ch).

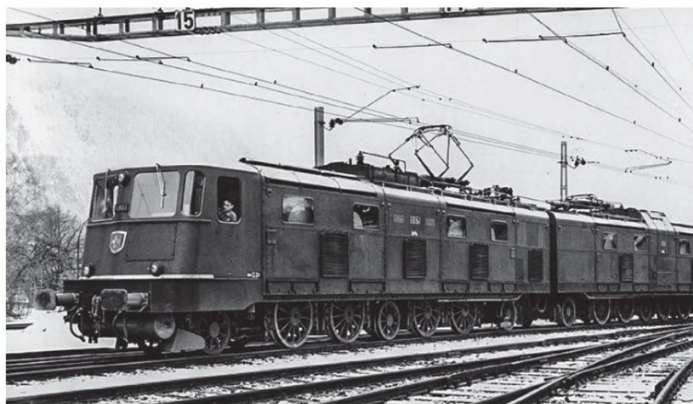


Foto: SBB Historic

1932 auf die Schienen gestellt: das Vorbild Ae 8/14 11851 mit den markanten Führerständen.



Die Ae-6/6-ähnliche Front mit dem verchromten Schweizer Wappen wurde schön ins Modell umgesetzt.

Lok	Farbe	Art.-Nr. DC	Art.-Nr. DC Sound	Art.-Nr. AC Digital	Art.-Nr. AC Sound
11851	Grün	71813	71814	–	79814
11852	Grün	43770	–	43850	–
11852	Grün	62638	–	68638	–
11852	Hellgrün	63771	–	69771	–

Übersicht aller Ae 8/14 von Roco. In grüner Schrift das Modell, das wir in diesem Artikel betrachten.

Das Modell

Bis heute hat Roco drei Varianten der Ae 8/14 11852 als Modell hergestellt. Die Hauptarbeit war damit gemacht. Die Ae 8/14 11852 liess sich dank dem nahezu identischen Fahrwerk davon ableiten. Es war nur die Konstruktion eines neuen Gehäuses notwendig. Wobei «nur» hier mit Vorsicht zu geniessen ist, handelt es sich doch um zwei unterschiedliche Lokhälften mit je einem eigenen Gehäuse.

Mechanik

Am Fahrwerk wurde gegenüber der bereits früher produzierten Ae 8/14 nicht viel geändert. Jede Lokhälfte besteht aus einem stabilen Zinkdruckguss-Rahmen mit je zwei «Drehgestellen» und einer beziehungsweise zwei daran aufgehängten Vorlaufachsen. Damit wird eine Kurvengängigkeit bis Roco R2 (358 mm) erreicht. Die Lok bringt ein stolzes Gewicht von 950 Gramm auf die Waage. Der in beiden Hälften vorhandene bewährte Roco-Motor treibt über Kardanwellen und Getriebe jeweils die vier Triebachsen an. Die Stromabnahme erfolgt ab allen acht Triebachsen. Bei einem kurzen Fahrversuch zeigt das Modell die bekannten sehr schönen Roco-Fahreigenschaften. Einen kleinen Abzug gibt es für die durch die Speichenräder sichtbaren roten Zahnräder, hier hätte auch schwarzer Kunststoff verwendet werden können, um die Optik nicht zu beeinträchtigen.



Die beiden Lokhälften im Zustand für den Anlagenbetrieb. Leider sind sie nicht elektrisch miteinander verbunden – ein Mangel.



Überblick über das filigran gestaltete Dach.



Sowohl filigran als auch funktional: der neu konstruierte BBC-Stromabnehmer in gehobenem Zustand.



Die Lackierung ist wie bei Roco üblich einwandfrei. Die feinen Anschriften können sich sehen lassen.

Die Gehäuse sind aus Kunststoff gefertigt und auf dem Grundrahmen aufgeklipst. Erfreulich sind die feinen Gravuren am Gehäuse, zum Beispiel die seitlichen Lüftungsschlitze für die Ventilation. Die Loknummer ist erhaben ausgeführt und mit dem bei Roco bekannten Heissprägeverfahren silbern abgesetzt. Ebenfalls erhaben ausgeführt sind die Fabrikschilder. Die Hochspannungsleitung auf dem Dach ist aus Metall realisiert und orange eingefärbt. Erwähnenswert ist zudem der neu konstruierte und sowohl filigrane als auch funktionale Stromabnehmer. Anders als bei anderen kürzlich überarbeiteten Schweizer Modellen (Re 4/4^{II}, Re 6/6) setzt Roco bei den Scheibenwischern wieder auf Kunststoff anstelle von geätztem Metall.

Die Kupplung kann beidseitig in einem NEM-Schacht mit Kurzkupplungskulisse eingesteckt werden. Die Lokhälften werden über eine Kupplungsstange verbunden. Interessanterweise ist hier keine Feder eingesetzt worden, was aber vermutlich kein Nachteil ist.

Lackierung und Bedruckung

Die Lackierung ist wie bei Roco üblich einwandfrei. Die Farbe ist durchgehend gleichmässig und deckend aufgetragen. Die Farbrennkante am Dach ist messerscharf. Die wenigen gedruckten Anschriften sind lupenrein. Positiv hervorzuheben sind die wunderschön verchromten Schweizer Wappen auf den Fronten.



Blick auf das Fahrwerk mit seinen insgesamt 14 Achsen. Für die roten Zahnräder hätte auch schwarzer Kunststoff verwendet werden können.

Passendes Güterwagenset zur Ae 8/14

Als Anhängelast zur Ae 8/14 bietet Roco unter der Artikelnummer 76051 ein Set mit sechs verschiedenen SBB-Güterwagen der Epoche IV an. Der Zug kann natürlich mit weiteren SBB-Wagen aus dem umfangreichen Roco-Sortiment verlängert werden.



Foto: Roco

Elektronik

Die elektrische Ausrüstung der Lok ist leider Fortschritt und Rückschritt zugleich. Positiv ist, dass die Beleuchtung neu zeitgemäss mit LED in Rot und Weiss erfolgt. Ebenso vorhanden ist neu eine Führerstandsbeleuchtung.

Einen Abzug gibt es für zwei aus Sicht des Autors nicht unwesentliche Mängel. Gegenüber den früheren Ausführungen sind die beiden Lokhälften nicht mehr elektrisch miteinander verbunden. Dies führt leider dazu, dass für den Digitalbetrieb gleich zwei Lokdecoder benötigt werden. Und hier offenbart sich leider auch schon die nächste Schwäche: Für die Montage des Decoders (der von unten in die Platine eingesteckt wird) müssen zwei Kabel abgelötet und die Platine demontiert werden. Diese Lösung ist weder zeitgemäss noch benutzerfreundlich. Immerhin ist die Belegung der Schnittstelle in der Bedienungsanleitung abgedruckt, dafür gibt es wieder einen Pluspunkt. Wieso ein Funktionsausgang jedoch doppelt belegt und mit einem DIP-Schalter zur Umschaltung versehen wurde, während drei Funktionsausgänge leer bleiben, weiss wohl nur der Entwickler der Platine.

Verpackung

Die bisherigen Modelle wurden alle in der bekannten Styroporverpackung geliefert. Für das neue Modell setzt Roco auf die bereits bekannte und aktuell für fast alle Modelle verwendete Schaumstoffverpackung mit Kunststoffblisten. Die Verpackung wird umgeben von einer Banderole mit der Aufschrift «Roco Edition» und «60 Jahre Roco (1960 bis 2020)». Das Modell wird im Unterschied zu den früheren in geteiltem Zustand ausgeliefert und muss durch den Modellbahner zuerst gekuppelt werden. Als Zurrüstteile liegen für die Vitrine Einstiegstreppe und Lufttanks sowie Bremschläuche und Zughaken bei. Ebenfalls liegt eine verkürzte Kupplungsstange für die Vitrine bei. Damit kann der Abstand vorbildgerecht kurz gehalten werden.

Fazit

Der Gotthard-Koloss Ae 8/14 11851 von Roco ist ein rundum gelungenes Modell für einen attraktiven Preis, wenn auch die elektrische Ausrüstung etwas zu wünschen übrig lässt. Übrigens: Ein passendes Güterwagenset wird unter der Artikelnummer 76051 ebenfalls angeboten (s. links). 🚫



Unter dem Gehäuse steckt bewährte Technik: Zinkdruckgussrahmen mit Mittelmotor (nicht sichtbar) und die neue Platine.



Das Typenbild der Ae 8/14 zielt die voluminöse Verpackung.



Die Schaumstoffeinlage schützt die Lokomotive beim Transport.



Blick auf die im Betrieb eher wenig beachtete Stirnseite zwischen den Lokhälften.



Technik | Umbau einer MDS Ge 4/4ⁿ von analog auf digital mit Sound in Spur N

Digitaler Pepp für die BoBo II

MDS bietet einen Teilesatz an, mit dem die Umrüstung seiner analogen Universallokomotiven Ge 4/4ⁿ im Massstab 1:150 relativ problemlos ausgeführt werden kann. LOKI-Autor Manfred Merz hat sich dieser Aufgabe angenommen und eine Lok auf digital mit Sound umgebaut.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Gunnar Müller ist in der Modellbahnszene kein Unbekannter. Verschiedene Stationen bei etablierten Modellbahnherstellern haben seine bisherige berufliche Laufbahn markiert. Müllers Messlatte liegt immer sehr hoch: «Halbe Sachen gibt es nicht» ist seine oberste Maxime. So kam

es, wie es kommen musste: Gunnar Müller gründete die Firma MDS Modell mit den drei Bereichen Projektierung, Herstellung und Vertrieb von Modelleisenbahnen. Während der N-Convention in Stuttgart im Herbst 2017 suchte und fand Müller sein erstes grosses Publikum. Er präsentierte

den staunenden Messebesuchern Modelle nach Vorbild der Rhätischen Bahn im Massstab 1:150, darunter die Universallok Ge 4/4ⁿ in verschiedenen Lackierungsvarianten sowie einige dazu passende Güterwagen. Zwei Varianten der roten Ge 4/4ⁿ gelangten im Frühjahr 2018 in den Handel.



Macht auch 150-mal kleiner als das Vorbild eine gute Figur: die RhB Ge 4/4ⁿ von MDS Modell.

Die rote «Thusis» zunächst nur in analoger Ausführung. Die ebenfalls rote «S-chanf» kam wahlweise als analoges Modell und als digitale Version mit Sound auf den Markt. Mittlerweile ist das Lieferprogramm neben etlichen Ge-4/4^{II}-Varianten um einige Schiebewagen ergänzt worden. Auch während der Spielwarenmesse 2020 wurde ein grosses Neuheitenprogramm vorgestellt.

Aus Platzgründen verzichtete MDS bei der Lokomotive auf eine klassische digitale Schnittstelle. Konstrukteur Müller entschied sich für eine Hauptplatine mit integrierter Elektronik für den Fahr- und den Sounddecoder. Ziel war es jedoch, auch dem Kunden, der sich zunächst für die analoge Ausführung entschieden hatte, den Umbau auf digital mit Sound zu ermöglichen. MDS bietet dafür einen Teilesatz an, mit dem die Umrüstung relativ problemlos ausgeführt werden kann. Voraussetzung sind ein gewisses bastlerisches Geschick, etwas Werkzeug sowie eine Lötstation. Wer sich nicht dauernd die Finger am Lötcolben verbrennt, sollte diesen einfachen Umbau bewältigen.

Was brauchen Sie:

- Kreuzschlitzschraubenzieher fein
- Pinzette fein
- Lötcolben fein, besser eine Lötstation
- MDS-Tauschplatine
Art.-Nr. MDS 60000.01

Das Vorgehen

Bild 1: Das Lokgehäuse seitlich etwas spreizen und abnehmen. Die Rastnasen befinden sich in etwa auf der Höhe der Dreh-



gestelle. Darauf achten, wie herum das Gehäuse auf dem Chassis aufgesetzt war, eventuell mit Filzstift kennzeichnen.

Bild 2: Eventuell die beiden schwarzen Lichtblenden für oberes Spitzenlicht von der Analogplatine abhebeln und abnehmen (nur wenn sie nicht beim Teilesatz beiliegen sollten).

Bild 3: Die sechs Litzen für Fahrstromzuführung und Motoranschluss ablöten.

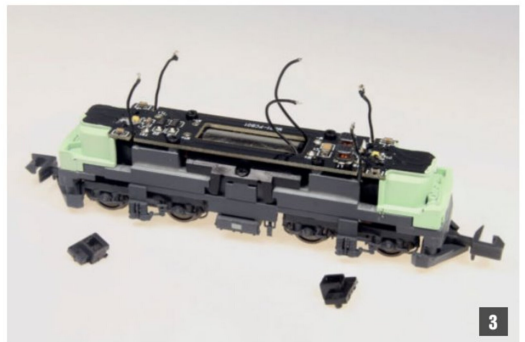
Bild 4: Die vier Befestigungsschrauben herausdrehen, und die analoge Hauptplatine abnehmen. Es ist möglich, dass die Platine im Bereich der Führerstände durch Farbe etwas verklebt ist.

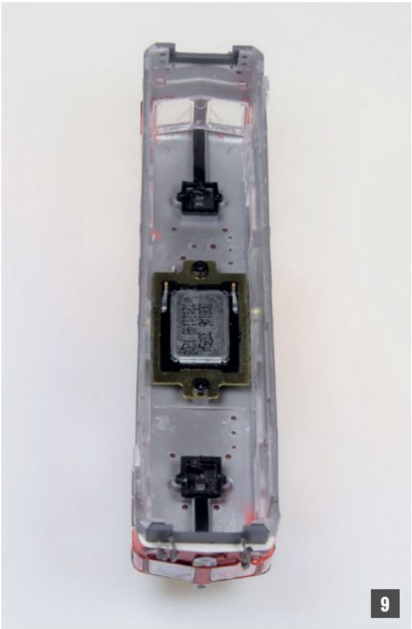
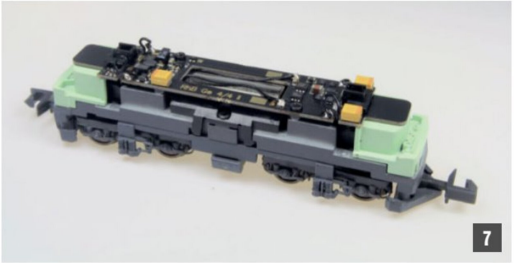
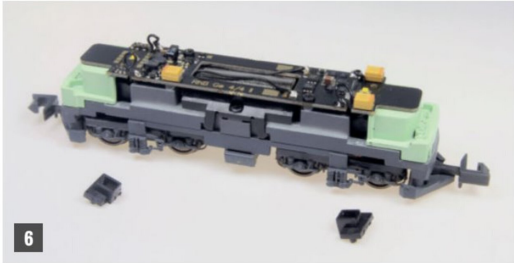
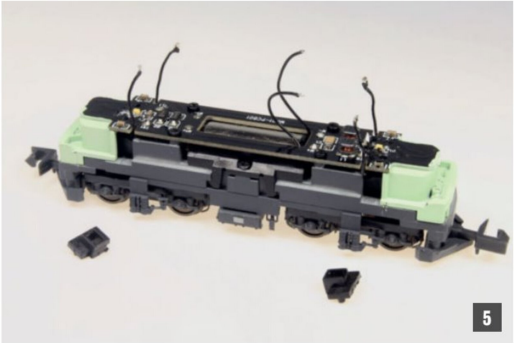
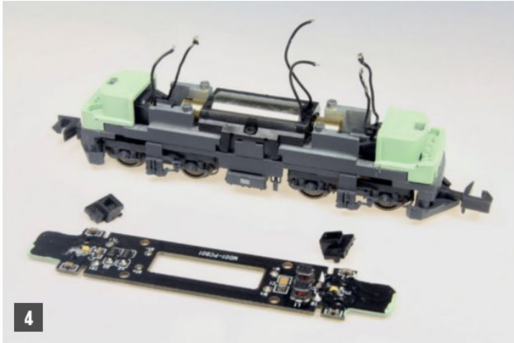
Bild 5: Die Digitalplatine aufsetzen und mit zwei Schrauben befestigen. Die beiden Lötunkte für den Motor müssen gegenüber den Motoranschlusslitzen liegen!

Bild 6: Die sechs Litzen für Fahrstromzuführung und Motoranschluss wieder anlöten.

Bild 7: Die beiden schwarzen Lichtblenden für das obere Spitzenlicht im Bereich der beiden LED aufsetzen.

Bild 8: Den Lautsprecher mit den beiliegenden beiden Schraubchen und dem Messingrahmen im Lokgehäuse festschrauben. Dabei auf die Lage der Lautsprecher-Anschlussfahnen achten, sie müssen in Rich-







Digitalfunktionen MDS RhB Ge 4/4" (Art.-Nr. MDS-60000 S) digital mit Sound

- F0: Fahrlicht ein/aus
- F1: Sound ein, aufrüsten
- F2: Lokpfeife lang (Strecke), solange man drückt
- F3: Schlusslicht rot
- F4: Luftpressor/Kompressor (Geräusch) 1
- F5: Rangierfunk/Rangiergang/Spitzensignale werden «eingefroren»
- F6: Lichtsignal hinten dunkel für Doppeltraktion
- F7: Lichtsignal vorne dunkel für Doppeltraktion
- F8: Kondukteurpfeiff
- F9: Bremsenquietschen
- F10: Bahnofsansage 1
- F11: Bahnofsansage 2
- F12: Bahnofsansage 3
- F13: Bahnofsansage 4
- F14: Luftpressor/Kompressor (Geräusch) 2
- F15: frei
- F16: «Mute», Sound langsam ausblenden
- F17: Abkuppeln (Geräusch)
- F18: Ankuppeln (Geräusch)
- Decoder/Lautsprecher – Zimo
- Sound – Heinz Däppen

tung der beiden «Kontakt-Pads» auf der Digitalplatine ragen. Das Lokgehäuse für diese Arbeiten nicht einfach auf das Dach legen (Bruchgefahr für die feinen Pantos!), eventuell eine weiche Unterlage benutzen.

Bild 9: Das Lokgehäuse wieder aufsetzen, dabei auf die richtige Lage der Lautsprecher-Anschlussfahnen achten.

Bild 10: Die Funktion prüfen und den Decoder individuell einstellen (Adresse usw.).

Beispiel durch die pfiffige Platzierung des Lautsprechers unter dem Dach klar. Es macht einen Riesenspass, mit dem Modellchen mit eingeschaltetem Sound die Runden auf der Anlage zu drehen. Wie weit Gunnar Müllers Sorgfalt geht, sieht man daran, dass der MDS-Tauschplatine (Art.-Nr. MDS 60000.01) sogar die beiden Aufkleber beiliegen (Bilder 12 und 13), die aus der Verpackung einer analogen MDS RhB Ge 4/4" eine Schachtel für eine digitale Lok mit Sound werden lässt.

Überzeugen Sie sich selbst von den zahlreichen Soundfunktionen der Lok. Auf unserer Website haben wir ein Video bereitgestellt, in welchem Sie die Lok in Aktion sehen und hören können:



Fazit

Nach dem Umbau präsentiert sich ein digitales Modell mit Sound, das dem werkseitigen original Digitaldecoder in nichts nachsteht. Das Soundfile von Heinz Däppen ist abwechslungsreich, fantasievoll und qualitativ sehr gut. Es wird deutlich, dass der Sound bereits bei der Konstruktion des Modells vorgesehen war. Dies wir zum





Foto: Hans Roth

Szene | Die Betreiber von Modelleisenbahngeschäften während des Lockdowns

Leere Shops und Kurzarbeit

Auch Modelleisenbahngeschäfte mussten wegen des Coronavirus auf behördliche Anweisung hin schliessen. Welchen Effekt hatte das auf den Umsatz? Wie blieben die Betreiber der Shops dennoch im Kontakt mit den Kunden? LOKI-Autor Andreas Tschopp hat nachgefragt.

Von Andreas Tschopp (Text)

Wir sind trotzdem für Sie da, einfach hinter verschlossenen Türen.» Das hat Michael Roder vom Modellbahngeschäft Bahnorama Mitte März in einem Rundschreiben seinen Kunden mitgeteilt, weil diese nicht mehr an der Bernstrasse 101 in Bümpliz vorbeischauchen konnten. Denn das Modelleisenbahngeschäft, das Roder seit 1999 führt und das nach diversen Umzügen aus Expansionsgründen seit August 2018 an diesem Standort beheimatet ist, musste auf behördliche Anweisung wegen der Corona-Pandemie schliessen.

«Da wir gut 75% des Umsatzes im Verkaufsgeschäft machen, schmerzt uns die Schliessung natürlich sehr», erklärt Michael Roder, der sich frühzeitig auf die Coronavirus-Situation vorbereitete und deshalb zeitnah seinen Betrieb anpassen konnte. Weil der Schock für einige Kunden wohl gross

war, sei es am Anfang sehr ruhig gewesen. «Nun haben wir aber eine erhöhte Nachfrage im Onlineshop, da Kunden, wenn möglich, ihr Hobby natürlich in dieser Situation weiterbetreiben wollen», führt Roder aus. Der Ladenbetreiber stellte vor allem im Bereich Anlagenbau eine Zunahme fest, spricht hingegen von einer Zurückhaltung beim Rollmaterialkauf. Eine Geschäftsaufgabe sei aber für ihn kein Thema, sagt Michael Roder, der ein grosses Lagersortiment mit Neu- und auch Gebrauchtware führt.

Probleme beim Nachschub

Das Vorhandensein von Gebrauchtware ist für Roder wichtig, weil langsam aber sicher der Nachschub ausfällt. Dass Nachlieferungen von Waren aus europäischen Ländern wie Frankreich, Italien und Spanien derzeit so gut wie gar nicht möglich sind, hat auch

Christian Eymann von der Eyro Modellbahn GmbH in Interlaken festgestellt. Dieser Unterbruch im Warenfluss führe dazu, dass etliche Bestellungen nicht ausgeliefert werden können, erklärt Eymann, der grosse Zurückhaltung der Kunden bei der Bestellung von Modelleisenbahn-Artikeln konstatiert. Deshalb liefert er nicht nur portofrei aus, sondern er versucht, die Zeit, in der das Geschäft geschlossen ist, mit Vorarbeiten für die eigene Produktlinie EYRO edition zu überbrücken.

Dass Lieferungen von ausländischen Lieferanten ausbleiben oder nur verzögert eintreffen, davon kann auch Christian Barmettler vom Bähnli-Shop in Reiden (LU) ein Lied singen. Dadurch seien zum Teil Lücken im Sortiment entstanden, führt der Betreiber des 2016 eröffneten Geschäfts aus. Dieses führt ein Rollmaterialsortiment in den



Michael Roder vom in Bümpliz beheimateten Bahnorama hat zeitnah den Betrieb angepasst.



Ein Bild des Modellbahnhops an der Bernstrasse in Bümpliz aus virenfreien Tagen.

Fotos: Fabian Jeller

Spuren H0, H0m und N. Dazu Zubehör wie Gleise, Geländebauartikel und Elektronik. Letzteres sei sein Spezialgebiet, erklärt Barmettler und verweist darauf, dass einige Lokdecoder, namentlich von ESU, aktuell nur schwer erhältlich seien. Einbussen musste der Bähnli-Shop bisher fast keine feststellen. Der Umsatz habe sich praktisch gänzlich auf den Vertriebskanal des Onlineshops verschoben, sagt Christian Barmettler. Er hofft auf ein baldiges Ende der Corona-Einschränkungen und darauf, dass die Kauflust bei den Kunden nicht abflachen werde.

Doch noch «gut im Rennen»

«Im Grunde geht alles wie bisher weiter», hält das Team vom Modellbahn-Center Eurobahn in Rohr bei Aarau fest. Bloss dass nun alles via Onlineshop, E-Mail, Telefon und auf dem Postweg abgewickelt werde. Die ersten Wochen mit der neuen Geschäftsform hätten ihnen gezeigt, «dass wir nicht komplett aus dem Rennen sind», schreiben die Eurobahn-Leute, die bereits vor ein paar Jahren ihren Onlineshop komplett neu gestaltet und in der Zwischenzeit auch stetig ausgebaut haben. Nun werden da Occasionen ausgestellt und wöchentlich neue Aktionen angeboten. Die Nachfrage sei «grösser als zuerst gedacht. Das ist motivierend», halten die Betreiber des traditionsreichen Modellbahn-Centers (gegründet 1972) fest, das vorsorglich Kurzarbeit

beantragt hatte. «Unterstützungskredite brauchen wir vorerst aber nicht», schreiben die Betreiber von Eurobahn in Rohr.

Aufwändiger Versandhandel

«Die Existenzängste waren schon sehr gross», so Hans Stoop von Hamwaa Modellbahnen in Pratteln (BL), der Einbussen von zwei Dritteln des Umsatzes erlitten und deshalb Antrag auf Unterstützung bei den

zuständigen Stellen gestellt hatte. Das Verkaufsgeschäft über das Internet laufe schon eher «harzig», schreibt Stoop, der das Geschäft zusammen mit seiner Frau, die das Administrative erledigt, betreibt. Er macht für die ältere Kundschaft in der Region einen Heimlieferservice und hat an der Schlossstrasse in Pratteln ein Drive-in eingerichtet, wo Kunden nach Voranmeldung die bestellte Ware abholen können. Dies



Christian Barmettler macht in seinem Bähnli-Shop im luzernischen Reiden ein Selfie.

Foto: Christian Barmettler



Das Team von Eurobahn grüsst aus einem Neigezug der SBB im Modellbahn-Center in Rohr bei Aarau.



Die Nachfrage sei bei Eurobahn trotz Lockdown grösser gewesen, als zunächst angenommen.

wurde nicht zuletzt deswegen gemacht, weil sich der Paketversand, der in Corona-Zeiten schon ab 100 Franken portofrei erfolgte, um gegen 500 Prozent erhöht habe, wie Hans Stoop erklärt, was zu einem entsprechenden Mehraufwand führte.

Wie der Hamwaa-Betreiber weiter betont, benötigte er die meiste Zeit für die Kundenberatung am Telefon und fürs Beantworten der vielen Mails. Viele der Anfragen beträfen «Problemchen» zu Reparaturen, Elektronik und Steuerung, die er dann mithilfe von WhatsApp oder Skype online rasch beheben könne, meint Stoop. Er hat eindeutig einen Trend zur Inbetriebnahme alter Sachen festgestellt. «Nur hilft das unserem Umsatz wenig, da es meistens nur Beratungsaufwand bedeutet», hält der Inhaber von Hamwaa Modellbahnen fest, der darauf hofft, dass die Kunden dies dann auch später bei Neanschaffungen quittieren und nicht nur bei den vermeintlichen Internetaktionen einkaufen würden.

Kunden bieten ihre Hilfe an

«Kunden bestellen schon noch, aber wirklich nur das, was sie gerade brauchen», sagt Philippe Wenger von der Wemoba GmbH in Pieterlen in der Nähe von Biel (BE) zur ak-

tuellen Geschäftssituation. Er musste Einbussen von rund 50 Prozent in Kauf nehmen und hatte daher Kurzarbeit beantragt. Das Geschäft im Internet, mit dem die Wemoba schon seit 15 Jahren unterwegs ist und in das die Firma viel investiert hat, sei auch eher rückläufig. «Da die Kunden zum Teil in eine Kaufstarre gefallen sind», wie Wenger festgestellt hat. Der Betreiber der Wemoba GmbH hilft grundsätzlich gerne weiter und sieht in der jetzigen Situation auch positive Aspekte.

Wenn früher ein Kunde etwas gekauft habe und dies zu Hause nicht auf Anhieb funktioniert habe, sei er schimpfend in den Laden gekommen. Beim Ausprobieren dort habe es dann zumeist einwandfrei funktioniert. Jetzt würden sich Kunden mehr Zeit nehmen und es selbst unter Zuhilfenahme der Bedienungsanleitung mehrfach versuchen, bis die neue Lokomotive auf der Anlage laufe. «Dann kommt bei vielen der Aha-Effekt», betont Philippe Wenger, der schon viele Mails erhalten hat, in denen stand: «Hurra, ich habe es geschafft.» Wenger hat nach eigenen Angaben auch schon Anfragen von langjährigen Kunden erhalten, die sich erkundigten, ob sie behilflich sein könnten in der schwierigen Situation. «Das beeindruckt sehr», so der Betreiber der Wemoba GmbH, der dadurch fühlt, «dass wir wohl nicht alles falsch gemacht haben.»

«Alle voneinander abhängig»

Philippe Wenger spricht auch noch das Thema Ersatzteilbeschaffung an. Wenn Kunden ihre Modelle, die zehn oder mehr

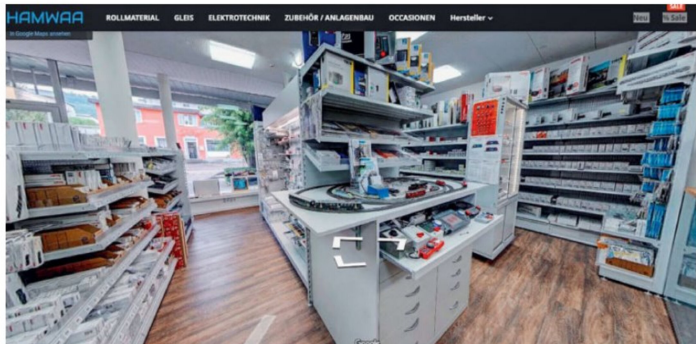


Foto: Hamwaa

Während des Lockdowns konnte die Kundschaft nur online einen Blick in den Shop von Hamwaa werfen.



Philippe Wenger (rechts) von Wemoba und Christoph Kummer (Service, Reparaturen, Digitalumbauten).



Keine schimpfenden Kunden mehr bei der Wemoba, dafür viele «Hurra, ich habe es geschafft» via Mail.

Jahre im Schrank lagen, dort jetzt herausnehmen und fahren lassen wollen, dann funktionierte oft etwas nicht. In der Folge würden Ersatzteile bestellt, «bis zum Geht-nicht-mehr», meint der Wemoba-Betreiber, der Werke von Modellbahnherstellern in Slowenien, Rumänien und Ungarn besucht hat. «Da sitzen die Arbeiter Reihe an Reihe», wie er mit eigenen Augen gesehen hat. Das lasse sich nicht so über Nacht ändern, hält Wenger mit Verweis auf die kaum realisierbare Verdoppelung der Platzkapazität, die es bei den Herstellern nun bräuchte, fest. «So sind alle voneinander abhängig», meint Philippe Wenger zum Modelleisenbahngeschäft im Allgemeinen.

Viel «Herzblut» und privates Geld im Unternehmen

«Wir haben eher Bedenken betreffend eine wahrscheinliche Rezession, da die Endverbraucher zuerst mal beim Hobby sparen werden», ist die Sorge bei der Züri-Tech GmbH an der Stampfenbachstrasse in Zürich, wo ebenfalls Kurzarbeit beantragt wurde. «Als Kleinunternehmer steckt man zu viel Herzblut und privates Geld in sein Unternehmen, als das man den Bettel einfach hinwirft», erklärt zudem Hans Stoop von Hamwaa in Pratteln. Da versuche man alles, um das Geschäft zu retten, auch mittels einer Privatbürgschaft aus dem Verwandtenkreis. Es werde eine grosse Herausforderung sein, diese Kredite auch wieder zurückzahlen, schreibt Stoop und unterstreicht: «Ein KMU denkt und handelt in Jahrzehnten und nicht in Sofortgewinnen.»

Sie machten bei der Umfrage mit

Von 20 Anfang April angeschriebenen Modelleisenbahngeschäften haben deren neun die Anfrage von LOKI beantwortet. Einige haben sofort reagiert und mit wenigen Worten geantwortet: «Im Moment merken wir noch nichts, da wir eine Werkstatt haben und arbeiten», hiess es etwa von der Kaufmann Modellbau AG in Hünenberg (ZG). Sie ist im Internet gleich unter zwei Adressen zu finden: www.kaufmann-modellbahnen.ch und www.kaufmann-modellbau.ch. «Unser Geschäft läuft weiter wie bisher, einfach ohne direkten Kundenkontakt», teilte Priska Sigg von der BUCO Spur 0 GmbH in Bauma (ZH) kurz mit. Diese ist im Internet erreichbar unter <https://bucogmbh.ch>.

Das Modellbahn-Center in Rohr bei Aarau, das sich zu den «schweizweit günstigsten Anbietern» beim Rollmaterial zählt und Modelle sowie Schienenmaterial in allen relevanten Spurweiten, also von IIm bis Z, anbietet, ist unter <https://eurobahn.ch> online zu finden.

www.hamwaa.ch lautet die Internetadresse des gleichnamigen Anbieters im Baselbiet. Das Modelleisenbahn-Profi-Zentrum von Philippe Wenger in Pieterlen firmiert im Netz unter www.wemoba.ch, der Zürcher Modellbahnshop unter www.zueri-tech.ch. Die Eyro Modellbahn GmbH in Interlaken ist online erreichbar auf www.eyro.ch, der Bähnli-Shop von Christian Barmettler unter www.baehnl-shop.ch, und Modelleisenbahnen GmbH in Bern-Bümpliz unter www.bahnorama.ch.

Andreas Tschopp

«Corona, Corona und noonemol Corona»

In der letzten Ausgabe der LOKI habe ich Sie im Editorial aufgefordert, mir doch zu schreiben, wie Sie den Corona-Lockdown und Ihr Hobby unter einen Hut bringen. Dieser Aufruf hat erstaunlich viele Reaktionen ausgelöst, stellvertretend für die unzähligen Schreiben, die mich erreicht haben, habe ich für Sie ein paar besonders spannende Geschichten ausgewählt, die ich ihnen teils in gekürzter Form nicht vorenthalten möchte. *Herzlichst, Ihr Stefan Treier*

PS: Meinen Modellhäusenvorrat habe ich übrigens noch nicht komplett abgearbeitet, aber zwei Gebäude habe ich trotzdem geschafft, wie Sie dem Bild entnehmen können.



Gelenktriebwagen für meine BTI in H0m

von Hans-Rudolf Fahrni

Ich bin seit Februar pensioniert und arbeite seit 1995 an meiner Anlage, die lange nur im Rohbau, aber betriebsfähig war. Ein Projekt, das noch im Werden ist, ist der GTW Be 2/6 der BTI und CEV/MOB. Ich arbeitete zwei Jahre auch als Wagenführer bei der BTI. Meine fiktive Bahngesellschaft heisst Seelandbahn. Meine Linie führt von Ins herkommend, Zusammenschluss bei der heutigen Haltestelle Lüscherz (bei mir Hagneckwald), nach Täuffelen. Von dort weiter nach Biel, durch die Stadt, wo die Strecke mit der fusionierten BMB weiter nach Biel/Mett, Orpund, Safnern nach Meisberg führt. Die Wagen sind in Anlehnung an die alten Gesellschaften grün/beige und orange/beige gehalten.

Wenn der Vater mit dem Sohne ...

von Thomas Rechsteiner

Ich bin Mitglied bei den «Modellbahnfreunde Glattfelden», welche eine 5"-Spur-Anlage betreiben und auch schon in der «Loki» porträtiert wurde. Mein Sohn Yannick, der kurz vor dem Lehrabschluss als Polymechaniker steht, hatte im 1. Lehrjahr damit begonnen, SBB Signale im Massstab 1:11 zu konstruieren, diese zu bauen und nun eine SPS Steuerung (Siemens S7!) zu programmieren. Für das spätere Berufsleben also wertvolle Erfahrungen in Bereichen, welche zur Ausbildung eines Konstrukteurs bzw. eines Automatikers gehören. Wir wollten diese Steuerung bereits letztes Jahr

anlässlich unseres «Tag der offenen Barriere» in Betrieb nehmen, hatten aber dermassen Schwierigkeiten, dass wir die Anlage nicht nutzen konnten.

Dank Corona hatten wir beide letzte Woche Ferien und somit eine Arbeitswoche in Glattfelden gemacht. Bei schönstem Wetter konnten wir die Signal-Anlage weiter ausbauen und können auf eine erfolgreiche Woche zurückblicken. Leider müssen wir noch auf elektronische Bauteile warten um die Anlage definitiv in Betrieb nehmen zu können, aber danach stehen alle Signale auf «Grün».



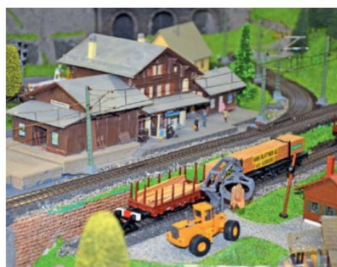
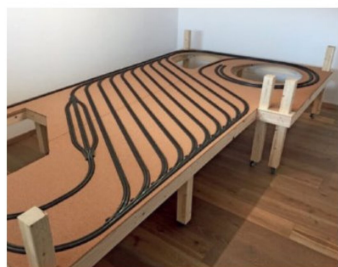
Mit dem Anlagenbau gestartet!

von Hannes Amsler-Mathis

Meine Frau und ich sind Ende 2018 in unser eigenes Haus eingezogen. Im März 2019 kam dann auch noch unsere erste Tochter zur Welt. Von Anfang an war im Haus ein Hobbyraum für eine Modellbahn einge-

plant. Aber bedingt durch Arbeit und Nachwuchs ging vorerst mal nichts in diesem Raum. Ich habe im Haus meiner Eltern immer noch eine fast «fertige» Modellbahnanlage. Diese zu zügeln ist jedoch unmöglich.

Deshalb wollte ich bei uns zu Hause komplett neu starten. Dies habe ich nun «dank» Corona-Notstand endlich in Angriff genommen. Bis diese Anlage aber LOKI-tauglich ist, werden noch Jahre verstreichen.



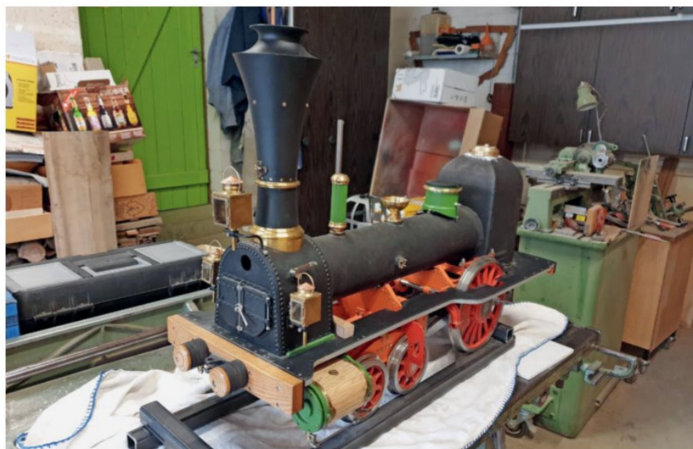
Lokiviren sind nicht so gefährlich

von Ernst Schneider

Seit über elf Jahren bin ich nun schon dran, die Spanisch-Brötlibahn-Lok im Massstab 1:7,8 zu bauen. Viele Teile sind fertiggestellt, wie das gesamte Chassis, die Steuerung, die Räder, Zylinder, der Kamin,

und im letzten August wurde der Kessel geschweisst und mit 16 bar erfolgreich geprüft. Nun kam die Covid-19-Pandemie. Das heisst zu Hause bleiben, das Einkaufen jüngeren Personen überlassen (ich werde

im Juni 81 Jahre alt). Lebensmittel beschaffen geht mit Telefonbestellung im Dorfladen, sie werden innerhalb weniger Zeit vor unsere Haustüre geliefert. Aber Metalle oder Spezialteile zu organisieren, wird schon schwieriger. Zum Glück haben wir eine grosse Werkstatt und ein Haus mit grossem Garten. So ist es nicht schlimm, wenn wir zu Hause bleiben müssen. Ausser sonntags bin ich nun täglich in meiner Werkstatt und kann, ohne ein schlechtes Gewissen zu haben, in Ruhe an meiner Loki arbeiten. Da unten gibt es keine Coronaviren und die Lokiviren sind nicht so gefährlich. Im Moment bin ich dran, das Metallgerüst für die Holzbekleidung des Kessels zu erstellen. Für die Fertigstellung der Lokomotive fehlen noch immer die beiden Fahrpumpen für die Kesselspeisung, die Feuertüre und alle Rohrleitungen. Wenn ich gesund bleibe und alles stimmt, kann ich, vorsichtig prognostiziert, bis Ende Jahr damit fertig werden. Natürlich fehlt noch der Tender (Zeichnungen sind z.T. schon gefertigt). Zum Schluss ist vorgesehen, noch fünf Wagen herzustellen.



Der Bahnschrank von Frankfurt am Main

von Volker Hippe

In der LOKI 5|2020 fragten Sie, wie Ihre Leser die Corona-Home-Zeiten nutzen. Zum Beispiel einen seit etwa 47 Jahren im Haus vorhandenen Biedermeierschrank umnutzen. Ein paar Einlegeböden anfertigen, mit Korkplatten belegen und darauf die Modellbahnsammlung auf Gleisen unterbringen. Es sind vier Ferro-Suisse-Loks aus Messing-

bausätzen von mir gefertigt dabei, sowie zwei Fd-Messing-Schotterwagen aus Bayard-Bausätzen und eine Carrozza Panoramica aus einem Swissmodell-Bausatz. Das sonstige Rollmaterial ist von Bemo- und D+R-Modellbahnen. Die Messingbausätze standen jahrelang unlackiert in einer Bahn-

ckierte. Da es eigentlich nicht gedacht war, einen Grossteil der Modelle in ihren Originalkartons zu belassen, ist die neue Nutzung des Schrankes als «Bahnschrank» jetzt sinnvoll. Ich kann darin sogar ein wenig hin- und herfahren auf einem Gleisstück um den Fides-Bahnhof Surava, mit Marktplatz und Oldtimertreffen.



Softwarepauken wegen Corona



von Toni Mayer

Die Zeit ohne Beschäftigung ist mir herzlich willkommen. Betreibe ich doch eine 20 m² grosse Eisenbahnanlage von Märklin mit Computer und Win digipet und unzähligen Loks (davon viele mit Schweizer Vorbild) mit entsprechendem Wagenmaterial. Aktuell versuche ich die Feinheiten der Software besser zu verstehen, probiere deswegen viel im Fahrbetrieb aus, habe einige Fehler in der Anlage behoben, renoviere an der Anlage selbst und habe immer was zu tun. Seit 25 Jahren verbringe ich einen Teil der Sommerferien zwischen Erstfeld und Bellinzona mit Hotel in Erstfeld und habe tagsüber häufig in Wassen am Kehrtunnel gestanden und mit den vorbeifahrenden Lokführern Grüsse ausgetauscht. Aus diesen Ferien haben meine Frau und ich einen inzwischen 21-jährigen Sohn mit heimgebracht. :-) Dank meinem Hobby wird es mir nicht langweilig, da geht mir vorher das Geld aus.

Ein neuer Lokschuppen für die N-Bahn

von Hansueli Rolli

Nicht auch noch, waren meine ersten Gedanken, als ich die neue Ausgabe der LOKI aufblätterte. Den ganzen Tag höre ich am Radio nichts anderes als Corona, abends beim Fernsehen verspätete Sendungen. Trotzdem habe ich das Editorial fertiggelesen und festgestellt, das Thema ist viel näher, als man es wahrhaben will.

Ich bin pensioniert, aktiver Modelleisenbahner im N-Bahn-Club beider Basel, besu-

che regelmässig ein Fitnessstudio und bin in einer Seniorenturngruppe über 70 aktiv. Diese Zeit muss man irgendwie überbrücken, dazu kommt ja noch der aktive Hausarrest. Da verbringt man natürlich geraume Zeit mit dem Hobby Modelleisenbahn. Man glaubt gar nicht, auf welche Gedanken man kommen kann, wenn die Zeit da ist. Nebst dem, dass ich viel selber bastle, verändere ich noch ganz intakte Szenen. Weil ich be-

reits drei Lokschuppen mit Rolltoren für den Club und zwei Hobbyfreunde angefertigt habe, war naheliegend, dass auch auf meiner Anlage ein Rolltor-Lokschuppen stehen muss. Und so fing der Bau des neuen Lokschuppens im Fachwerkstil an. Aus Flugzeugsperrholz entsteht der Rohbau und auf dünnes Styrodur kerbe ich Mauersteine, die dann zwischen die aufgeklebten Fachwerkbalken eingeschnitten werden.

Neni macht Chaos im Kinderzimmer

von Josias Kessler

Wegen der Cora-Quarantäne können unsere ausgeflogenen Kinder uns nicht mehr besuchen. Darum erlaubte mir meine Gattin grosszügigerweise eines der Kinderzimmer zu belegen und gab mir dadurch die Möglichkeit, darin ein heilloses schöpferisches Chaos zu veranstalten. So kann ich mich stundenlang darin beschäftigen und vermisste das Verreisen kein bisschen. Nur der verunmöglichte Besuch bei meiner 6-jährigen Enkelin schmerzt schon sehr.



Club 1889

Bernina-Gepäcktriebwagen gerettet

Foto: Christoph Benz



Bleibt nicht fahrfähig erhalten: der RhB-Gepäcktriebwagen De 2/2 151.

Der ehemalige Gepäcktriebwagen De 2/2 151 mit Baujahr 1909 leistet seit 111 Jahren seine Dienste auf der Berninabahn, heute vornehmlich im Rangierdienst in Poschiavo. Er wurde von der RhB und von historic RhB nicht als historisch wertvolles Fahrzeug klassiert und soll deshalb Ende des Jahres durch ein neues Fahrzeug ersetzt und verschrottet werden. Aktuell ist er der älteste Gepäcktriebwagen und eines der ältesten Schienenfahrzeuge der Schweiz überhaupt, das noch im regulären Betrieb steht.

Der Vorstand vom Club 1889 hat sich deshalb Ende 2019 entschieden, dieses Fahrzeug vor der drohenden Metallschere und dem Alteisenrecycling bzw. der Altholzverbrennung zu retten. Der Triebwagen soll nicht fahrfähig erhalten bleiben, sondern der RhB abgekauft, schonend durch unsere Gruppe Poschiavo stillgelegt und als Standobjekt in Poschiavo aufgestellt werden, wobei eine Nutzung als Bar bzw. Fonduestübl bei einem Restaurant in Poschiavo geplant ist. Die Zustimmung der RhB-Geschäftsleitung zum Verkauf liegt vor. So bleibt der 151er als Berninabahn-Fahrzeug der Bahngründerzeit erhalten und verschwindet nicht spurlos im Rohstoffkreislauf. Club1889

Chemins de fer du Kaeserberg

Der «Rheingold» ist Zug des Monats Juni

Der Rheingold, ein Luxuszug mit Tradition, wurde 1965 zum TEE aufgewertet und ab Hoek van Holland (heute Teil von Amsterdam) über Basel SBB hinaus nach Genf geführt. Zur Traktion dieses Luxuszuges setzten die SBB eine Lokomotive des Typs Re 4/4¹ ein, die an der Stirnfront das TEE-Symbol trug.

Die Wagen wurden 1966/67 nach und nach beige-purpur umgespritzt. Die SBB kleideten 1972 vier Re 4/4¹ entsprechend um. Am Kaeserberg zeigt sich der TEE Rheingold an Nostalgietagen mit der Lokomotive 10046 so, wie er 1965/66 unterwegs war.

Chemins de fer du Kaeserberg



Foto: Chemins de fer du Kaeserberg

Re 4/4¹, 57 t, 2,1 MW, Last: 20 A, 184 Pl., 244 t, V/max. 125 km/h.

Stämpfli AG

Corona-Fahrplan fordert LOKI-Verlegerin

Es ist der grösste Fahrplanwechsel, den die Schweiz je erlebt hat. Innerhalb weniger Tage musste ein grosser Teil des öV-Angebots heruntergefahren werden, keine leichte Aufgabe in einem Land mit so dichtem Bahnverkehr und Anschlussabstimmungen wie der Schweiz. Zudem musste auch noch nie ein Fahrplan rückwirkend und schon gar nicht in so kurzer Zeit geändert werden. Die Fahrplanexperten der einzelnen Bahn- und Busunternehmen erarbeiteten in kurzer Zeit einen abgespeckten Fahrplan, der aber bereits ab dem 11. Mai schrittweise wieder hochgefahren werden konnte.

Auch die Berner Stämpfli Gruppe, die unter anderem die LOKI herausgibt, war besonders gefordert. Ein Team von vier Datenmanagern arbeitet die angelieferten Fahrplaninformationen von verschiedenen Verkehrsunternehmen wie BVB, BLT, RVBW so auf, dass diese einheitlich an die SBB übergeben werden können. Die Anlieferung der Datensätze könnte unter-



Laufend aktualisiert – Infoscreens in Zürich HB.

schiedlicher nicht sein, verrät uns Fred Krummenacher, Datenmanager bei der Stämpfli AG: «Es gibt Unternehmen, die uns sogar noch handschriftlich bearbeitete Fahrpläne zustellen.» Seine Teamkollegen und er arbeiten diese Daten dann so auf, dass diese von der SBB in das System

«INFO+», (Datenpool aller öV-Leistungen vom In- und Ausland) einpflegt werden und schliesslich auch korrekt im Onlinefahrplan erscheinen. «Normalerweise schicken wir die Daten ein- bis zweimal pro Woche an die SBB, während der Corona-Zeit aber sogar jeden Tag, inklusive Wochenende», so Krummenacher weiter. Vom Zeitpunkt an, als der Bund den Lockdown beschloss, herrschte Hochbetrieb bei ihm und seinen Kollegen vom Datenmanagement. «Wir arbeiteten die ersten 14 Tage durch, damit wir die Mengen an Daten überhaupt verarbeiten konnten.» Langsam beruhigte sich dann die Datenlage wieder, das Durchatmen war aber nur von kurzer Dauer, schliesslich musste zum 11. Mai der Fahrplan wieder schrittweise hochgefahren werden. Die Freude an seinem Beruf ist Fred Krummenacher aber nicht vergangen. «Es ist eine spannende Zeit gewesen», verrät uns der gebürtige Berner, der derzeit im Bündnerland im Homeoffice arbeitet.

Stefan Treier

RhBGartenbahn.ch

Ilm-Spendenprojekt kurz vor Fertigstellung

1903 wurde bei der Rhätischen Bahn der zweiachsige Flachwagen M 1200 in Betrieb genommen. Nach mehr als 100 Jahren und diverse Ummummerierungen später sollte der Güterwagen im Herbst 2017 abgebrochen werden. Nur durch Zufall und viel Glück konnte der historische Zeitzeuge vor dem Abbruch gerettet werden. In den letzten Jahren wurde er durch die Jugendgruppe des Club 1889 liebevoll restauriert und soll in den nächsten Monaten in Betrieb genommen werden.

Stefan Wyss, seines Zeichens Mitglied beim Club 1889, Vorstandsmitglied bei den Dampffreunden der Rhätischen Bahn und begeisterter Modellbauer, lancierte 2018 ein ganz besonderes Spendenprojekt. Um die Aufarbeitung des M7070 zur ermöglichen, bietet er den Wagen als Modell für die Gartenbahn in der Spur Ilm an. Rund zwei Drittel des Verkaufspreises des Güterwagenmodells, insgesamt 5600 Franken, gingen an den Club 1889 für das Vorbildprojekt M 7070.

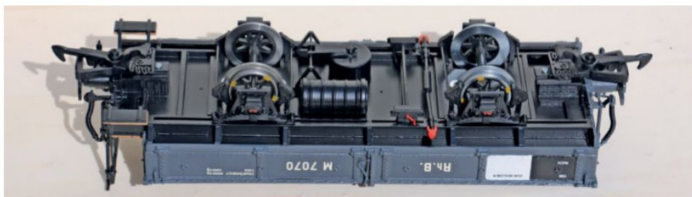
Fast gleichzeitig mit dem Vorbild kann Stefan Wyss mit der Auslieferung des Güterwagens beginnen. Insgesamt baute der

Baselbieter 35 Wagen zusammen, einige wenige Modelle sind aber noch nicht verkauft, wie er der LOKI verrät. Falls Sie an einem dieser Wagen interessiert sind, soll-

ten Sie sich so schnell wie möglich bei Stefan Wyss melden.

Stefan Treier

www.rhbgartenbahn.ch
wyss.stefan@rhbgartenbahn.ch



Detailliert wie beim Original: der Unterboden des Güterwagens M7070.



Hunderte von Arbeitsstunden hat Stefan Wyss in das Spendenprojekt investiert.

Fotos: Stefan Wyss

Chemin de fer-musée Blonay-Chamby

Dampffestival an der Riviera abgesagt

Der Lockdown macht auch vor dem traditionellen Dampffestival der Museumsbahn Blonay-Chamby hoch über dem Genfersee nicht halt. Schweren Herzens musste das beliebte und immer attraktive Festival abgesagt werden. Geplant gewesen wäre unter anderem am verlängerten Pfingstwochenende der Einsatz von vier verschiedenen Dampflokomotiven, darunter auch die Lok G 3/3 Nummer 5 der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn (LEB), die dieses Jahr 130 Jahre alt wird. Da der touristische Verkehr frühestens am 13. Juni wieder aufgenommen werden kann, verschieben die Museumseisenbahner die Jubiläumsfeierlichkeiten für die LEB 5 in den Herbst. Im Rahmen des geplanten Festivals «Es waren einmal die Überlandbahnen», das am 12. und 13. September stattfinden soll, wird die 130-jährige Dame im etwas kleineren Rahmen geehrt.

Stefan Treier



Foto: Stefan Treier

www.blonay-chamby.ch

Immer ein Highlight: das Programm am Blonay-Chamby-Dampffestival.

Loki.ch

Neues Videoangebot auf der LOKI-Website

Foto: Stefan Treier



Aufnahmen für das Videoporträt über die Roco Ae 8/14 auf der Anlage des Vereins Faszination Eisenbahn.

Die Modellbahntechnik wird immer komplexer, und die Lokomotiven können immer mehr, gerade auch in Bezug auf Soundfunktionen. Diese in gedruckter Form wiederzugeben ist ein Ding der Unmöglichkeit. Darum haben wir in der letzten Zeit das Videoangebot auf www.loki.ch ausgebaut und zeigen Ihnen immer wieder mal neue Filme passend zur aktuellen Ausgabe. In diesem Monat haben wir unter anderem ein ausführliches Videoporträt, das die Ae 8/14 von Roco in Aktion zeigt, online gestellt. Klicken Sie doch mal hinein. Stefan Treier

Modellbahnausstellung in Burgdorf um ein Jahr verschoben

Nicht abgesagt, aber verschoben wurde die grosse Modelleisenbahnausstellung, die normalerweise alle zwei Jahren an Pfingsten in der Tennishalle in Burgdorf stattfindet. Wie das Organisationskomitee mitteilt, strebt man an, die Ausstellung vom 22. bis 24. Mai 2021 nachholen zu können.

Stefan Treier

www.modellbahnausstellung.ch

In eigener Sache

Wie Sie sicherlich bemerkt haben, funktionierte ein Teil der in der LOKI 5/2020 abgedruckten QR-Codes nach einigen Tagen nicht mehr einwandfrei. Leider passierte beim Erstellen der Codes ein Fehler; und die Links waren nur eine gewisse Zeit lang funktionsfähig. Wir haben im E-Paper und auf der Website diese Fehler korrigiert. Leider konnten wir die falschen Links in der gedruckten Ausgabe nicht mehr ersetzen. Auf www.loki.ch finden Sie aber alle hinterlegten Beiträge so, wie sie eigentlich geplant waren. Wir bitten um Entschuldigung.

In Namen des LOKI-Teams, Stefan Treier

Neues Leben für das «Waldenburgerli» in der Slowakei

Waldenburg–Cierny Balog einfach

An dieser Stelle berichteten wir schon früher, dass die Waldenburgerbahn (WB) von der 750-mm-Spur auf Meterspur umgestellt wird. Nun ist auch das Schicksal des bisherigen Rollmaterials, sieben Trieb- und zehn Steuerwagen, gebaut zwischen 1985 und 1993, bekannt. Vor einiger Zeit hat die Baselland Transport AG (BLT) die Fahrzeuge zum Verkauf ausgeschrieben. Fünf Anfragen, nämlich aus Deutschland, Österreich, Rumänien, der Slowakei und aus Madagaskar sind eingegangen. Am 3. April 2020 wurde nun ein Vertrag zwischen der BLT und der slowakischen Čiernohorská železnica, n.o. (ČHZ) unterzeichnet. Demnach übernehmen die Slowaken alle Fahrzeuge nach dem 1. April 2021 für insgesamt 80 000 Franken ab Platz (Waldenburg).

Die Čiernohorská železnica, n.o.

Im Zentrum der Slowakei, um die Ortschaft Cierny Balog, betreibt die ČHZ die Waldbahn Hronec (auf Deutsch: Schwarzgranbahn) bestehend aus einer 16 km langen Haupt- und einer kurzen Nebenstrecke zu einem Wald- und Forstmuseum.

Eine erste, 11 km lange Teilstrecke wurde 1909 eröffnet, damals als reine Waldbahn für den Holztransport. Seit 1927 verkehren auf Teilstrecken auch Personenzüge. Zur Zeit ihrer maximalen Ausdehnung betrieb die Schwarzgranbahn ein 132 km langes Streckennetz! Im Jahr 1982 wurde der Betrieb stillgelegt.

Ein Reststück der Bahn hat trotzdem überlebt. Die beiden oben erwähnten ČHZ-Strecken gelten seit 1982 als nationales Kulturdenkmal und werden seither als



Das «Waldenburgerli», wie wir es (noch) kennen: Pendelzug bei Niederdorf im Oberbaselbiet.

Museums-, Erlebnis- und Ausflugsbahn betrieben. Die Züge verkehren nur saisonal und werden mit dampf- und dieselbetriebenen Triebfahrzeugen geführt. Mit jährlich 70 000 Fahrgästen gehört die Bahn heute zu den meistbesuchten Touristenattraktionen in der Region.

Die Vision des Betriebsleiters

Doch Aleš Bílek, der Direktor der ČHZ, will zusätzlich zum Touristenverkehr auch wieder allgemeinen öffentlichen Verkehr anbieten – mindestens auf der Hauptstrecke der ČHZ, und dies ganzjährig. Die regionalen Behörden unterstützen ihn. Im Schülerverkehr, aber auch bei Berufspendlern sehen die regionalen Entscheidungsträger ein genügend grosses Fahrgastpotenzial.

Als Bílek von den Verkaufsabsichten der BLT hörte, wollte er zuerst einmal wissen,

ob ein Umbau der WB-Triebwagen auf Dieselbetrieb möglich wäre. Abklärungen in der Waldenburger Werkstätte haben gezeigt, dass ausreichend Platz für den Einbau eines modernen Verbrennungsmotors vorhanden wäre. Gleichzeitig prüfte Bílek aber auch die Möglichkeiten zur Elektrifizierung der ČHZ-Hauptstrecke, verbunden mit der Möglichkeit, auf Teilstrecken allenfalls im Batteriebetrieb zu fahren und so auf eine vollständige Elektrifizierung verzichten zu können.

Bílek ist glücklich, dass es ihm gelungen ist, das «Waldenburgerli»-Rollmaterial zu kaufen. Bereits 2023 sollen erstmals ehemalige Schweizer Fahrzeuge elektrisch auf der ČHZ verkehren. Die um 10 mm abweichende Spurweite – die Waldenburgerbahn fährt auf einer 750-mm-Spur, die ČHZ auf 760 mm – seien nicht hinderlich. Mittelfristig kann sich Bílek auch Streckenverlängerungen vorstellen, um weitere touristische Ausflugsziele – ganz in der Nähe erstreckt sich ein Wintersportgebiet – mit der Bahn zu erschliessen.

Diese ehrgeizige Vision wird viel Geld kosten: Die bestehende Infrastruktur – Gleise und Weichen – ist marode und bedarf einer umfassenden Erneuerung. Hinzu kommen die Investitionskosten für die Fahrleitungsanlagen und die Energieversorgung.

Stellt sich die Frage, wer das alles finanzieren soll. Es geht um Tutzende von Millionen Euro. Die Möglichkeiten des EU-Struktur- und Investitionsfonds sind aber wohl ebenso beschränkt wie jene der slowakischen Regierung.

Wir wünschen Aleš Bílek viel Erfolg und freuen uns, wenn es ihm und seinen Partnern gelingt, diese Vision schrittweise umzusetzen.

Bernhard Studer



Touristendampfbzug der HZ mit der Lok U34 902 «Joy» gebaut 1906 von der Maschinenfabrik Budapest.

Veranstaltungen

Fahrttag der Liliputbahn Verein Liliputbahn Chärnsmatt | 23./24./30./31. Mai 2020 | 6023 Rothenburg, Bertiswilstrasse 40
Betrieb der Liliputbahn bei guter Witterung. Elektro-, thermische und Dampfloks stehen im Einsatz. www.liliputbahn-chaernsmatt.ch

Tunnelkino, Fahrtage Verein Tunnelkino | 23. Mai 2020, 11.11–16.11 Uhr; 27. Juni 2020, 11.11–16.11 Uhr | 4515 Oberdorf SO, Bahnhof Oberdorf
Wir fahren von Oberdorf durch den Weissensteintunnel nach Gänsbrunnen. <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

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

Fahrtage Garten-Dampfbahn Blatten Modelleisenbahn-Club Einsiedeln | 31. Mai 2020, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Alpstrasse
Bei trockener Witterung fährt die Bahn für Jung und Alt. Mitfahren ist gratis. Wir danken für Ihren Unkostenbeitrag. <https://mece.ch>

Historische Hafenrundfahrt SBB Historic | 6. Juni 2020, ab 11.00 Uhr | 4051 Basel, Bahnhof
Ab Basel im Stil vergangener Zeiten die Hafenanlage Birsfelden aus dem historischen Dampfzug bestaunen. www.sbbhistoric.ch

Erlebniszug San Gottardo SBB Historic | 13. Juni 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

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

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

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

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Veranstaltungen einfach und online
eintragen unter:

www.loki.ch/veranstaltung-melden



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

Bitte beachten Sie den Eintragungsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 7-8 | 2020: Donnerstag, 29. Mai 2020.

Börse

Suchen

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

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

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

HO Bruno Sutter Lokschniede
Zu kaufen gesucht: Modelleisenbahnen und Zubehör Spur N+HO+H0m, Sammlungen, Anlagen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung. Immer grosse Auswahl an HO-US-Rollmaterial!
9200 Gossau, Tel. 079 233 13 65, impala58@gmx.net

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

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

HO Rollmaterial von **Born**-Modellbau, **SIGG**-Modellbau und **GB**-Modellbau Gohl. Angebote bite an: Lokicenter@bluewin.ch oder Tel. 079 647 95 25

Verschiedenes

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

Verkaufen

N Verkäufe Loks, Wagen, OVP, ungebraucht. Franz Hügli, Bahnhofstrasse 6, 3126 Kaufdorf, Tel. 031 352 96 37 franzhuegli@bluewin.ch

N Für Privat wie auch Modellbahnclubs: Lenz Elektronik in Metallkasten, 3 Trafos, Railroad, 1 Einmessstrecke, 1 Laptop, Lötstation (neu), und vieles mehr an Zubehör zum Bauen. Nur en bloc.
Tel. 079 339 87 45 oder SMS

HO 18x Märklin 6083 à CHF 30.-, alle 450.-.
Mobile 079 237 53 90, juerg.buchmueller@swissonline.ch

HO Verkäufe Einzelteile einer bedeutenden Modellbahn HO. Sammlerstücke der Marken Metropolitan, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Born, HAG usw. Für weitere Angaben und eine Excel-Liste kontaktieren Sie bitte: elisabeth.buddensiek@gmx.ch

I Modelbex MX.004/2B Krokodil, VP Fr. 3100.-.
cm@sniver.ch, Tel. 078 930 55 53

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



Beachten Sie den Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 7-8|2020: Mittwoch, 28. Mai 2020

LOKI-Memo

Mit den schönsten Motiven aus der LOKI

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

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



Leserseite

Leserbrief von Martin «Tinu» Abt zum Artikel «Die SBB-Legende lebt auch in 1:160» in der LOKI 4|2020

Freude über weitere «kleine Schwester»

Herzlichen Dank für den Bericht über die Minitrix Ce 6/8^m 14305 in der LOKI 4|2020. Wir vom Verein Krokodil 14305 haben natürlich Freude, dass unsere Lok eine weitere «kleine Schwester» bekommen hat. Das Modell ist sehr fein gestaltet, sogar die Reiberhaken an den Vorbauten sind speziell lackiert, ebenso die Türfallen und die gelben Warnschilder auf dem Vorbau.

Was in Ihrem Beitrag nicht angesprochen wurde, ist die Farbgebung der Aufstiegsstangen. Die am Modell gezeigte Farbgebung war nur auf der Überfuhr von Meiningen nach Olten so zu sehen, d.h., die Aufstiegsstangen am Mittelhaus waren gelb, die restlichen im Grauton wie das Fahrwerk. Bereits bei unserer ersten Ausfahrt am 17. Februar 2018 waren sämtliche

Aufstiegsstangen in Schwarz lackiert. Das weisse Revisionsdatum am Minitrix-Modell ist dasjenige, das in Meiningen angebracht wurde. Dieses wurde etwas später, im Mai 2019, durch das in der Schweiz übliche gelbe ersetzt. Diese Farbgestaltung, helles Fahrwerk und schwarze Aufstiegsstangen, entspricht jener in den 1950er-Jahren. Die Lok Be 6/8^m 13302, die auf Seite 42 oben links abgebildet ist, hat zum dunkleren Fahrwerk und zu den gelben Aufstiegsstangen auch nur noch zwei Führerstandtüren, besitzt die Übergangsbleche nicht mehr und zeigt somit den letzten Betriebszustand. Ein kleiner konstruktiver Fehler ist, dass der zweite Deckel auf dem Vorbau 2 fehlt. Die Bremswiderstände waren früher unterhalb des Umlaufblechs in der Nähe der Vorlaufachsen angebracht. In den 1950er-Jahren versetzte man sie in den Vorbau 2, um der übermässigen Verschmutzung vorzubeugen. Dabei entstand dann auch dieser zweite Deckel.

Dem LOKI-Team wünsche ich weiterhin gutes Gelingen, ein tolles Heft mit immer wieder interessanten Beiträgen.

*Mit freundlichen Grüßen,
Martin «Tinu» Abt
vom Verein Krokodil 14305*



Leserbrief von Peter Wenig zu Fotos von Vorbildern und Modellen Fotos von der Seite oder von vorne

Sehr geehrter Herr Tamassy

Schade, dass Sie wenig Zuschriften erhalten. Ein Auf und Ab, und jetzt hat jeder mit sich selbst zu tun. Ich kaufe weiterhin meine Modellbahnfachzeitschriften. Aber, und das mache ich immer, die Kioskfrauen kennen mich, ich muss das Heft durchblättern, um zu sehen, ob Fotos von Interesse dabei sind, das sind für mich von der Seite

aufgenommene Fotos. Klar, die älteren Fotos, meistens aus der Bellingrodt-Zeit, sind ja immer so schräg aufgenommene Fotos, Puffer durch Kupplung. Die sind aber für bauende Modellbahner fast unbrauchbar. Neuerdings bilden viele Modellbahnzeitschriften Neuheiten und Modelle, auch Vorbildfahrzeuge, frontal von der Seite ab. Nur so kann ich Drehgestelle oder Varianten von Wagen im Vorbild richtig erfassen

(auch genau von vorne aufgenommene). So kann ich Modelle selber bauen. Meine Varianten bauen. Also, ich wünsche mir mehr Fotos direkt von der Seite oder von vorne aufgenommen. Fototechnik ist ja kein Problem, 50er-Objektive verzerren nicht. Mein Huawei-Handy auch nicht.

*Wünsche der LOKI weiterhin Erfolg,
viele Grüsse aus Schänis von Peter Wenig*

**Leserbrief von Rudolf Hürlimann zum Artikel «Die SBB-Legende lebt auch in 1:160»
in der LOKI 4|2020**

Wo mit der neuen Maschine fahren?

Hallo zusammen

Alle Ce und Be 6/8 waren schon von Beginn weg für den Gotthard bestimmt. Die Ce 6/8¹ (die Köfferliok) war der Prototyp, die Entwicklung dauerte aber zu lange, darum begannen die SLM und die MFO mit ihrer eigenen Konstruktion, der Ce 6/8^{II}, wobei die erste Maschine noch vor der Ce 6/8^I auf

die Geleise kam. Da gab es aber ein Problem: Wo soll mit der neuen Maschine gefahren werden? Am Gotthard wurden die Fahrleitungen erst gebaut. Als Lösung bot sich die bereits elektrifizierte Linie zwischen Bern und Thun an. Also wurde die Maschine am Schluss eines Güterzuges mit Dampf nach Bern geschleppt, ebenso die Nachfolgerinnen. Auf der flachen Linie

Bern-Thun bewährten sie sich bestens. Nachdem die Drähte an der Gotthardbahn in Betrieb genommen werden konnten, erschienen dort sofort auch die Krokodile und nahmen die für sie vorgesehene Arbeit auf.

*Mit besten Grüßen,
Rudolf Hürlimann, Baar*

**Leserbrief von Jörg Schöni zum Artikel «Die SBB-Legende lebt auch in 1:160»
in der LOKI 4|2020**

Am falschen Ort gespart

Guten Tag!

Grundsätzlich geniesse ich die LOKI-Berichte, mache mir auch mal Gedanken zum Geschriebenen. Ich bin ein Fan davon, immer wieder die News zu studieren. Dazu gehört ein Porträt des SBB-Krokodils Ce 6/8^{III} in Spur N von Minitrix. Grundsätzlich finde ich diesen Bericht sehr positiv, und er entspricht auch meinen Empfindungen. Seit bei Minitrix der China-Trip beendet ist, gibt es, eigentlich wie früher, quali-

tativ hochwertige Modelle, wenn auch etwas teurere. Die Lok ist schön und läuft auch sehr gut, nur etwas vermisse ich im Bericht, denn ich habe sie auch lange getestet: Alle alten Kroki von MT hatten auf der ersten Führungssache immer eine kleine Feder. Diese gab etwas Druck, damit sie bei Weichen oder DKW nicht im Nirgendwo landeten. Sie liefen auch immer problemlos auf jedem Schienenmaterial. Das neue Kroki hat aber diese Feder nicht mehr. Ich verwende schon seit langer Zeit PECO-Schie-

nen, MT-Schienen und -Weichen sowie DKW. Aber genau auf den Minitrix-DKW kommt diese erste Achse ins Flattern und führt zu Entgleisungen. Ich habe diverse aus- und eingebaut, das Problem bleibt dasselbe. Führt die erste Achse in einem gewissen Winkel auf die DKW, kann es (muss nicht) zum Verspringen der Achse führen. Schade, hier wurde am falschen Ort gespart, auch wenn es ein schönes Modell ist.

Freundliche Grüsse, Jörg Schöni

**Leserbrief von Stéphane Schmid zum Leserbrief von PeAWE «Die Hersteller angehen»
in der LOKI 04|2020**

Norm diktieren wäre womöglich kontraproduktiv

Es geht aus dem Text leider nicht hervor, wo genau der Schreibende angefragt hat. Denn es gibt im Roco-Sortiment seit Jahr und Tag Ersatzachsen mit eingebauten Widerständen, die erst noch dem im Artikel abgedruckten Normdatenblatt entsprechen:

- 40186: Widerstands-Radsatz
18 Kiloohm, Raddurchmesser 11 mm,
Spitzenlänge 24,75 mm
- 40187: Widerstands-Radsatz
18 Kiloohm, Raddurchmesser 9 mm,
Spitzenlänge 24,75 mm

Im seriösen und gut sortierten Fachhandel können diese Ersatzachsen nachgefragt und besorgt werden.

Die Herstellung dieser Achsen kostet ein Mehrfaches einer normalen Achse. Rollmaterial generell ab Werk damit auszurüsten, würde bedeuten, dass die Kosten dafür auch auf die Modelle abgewälzt werden müssten. Man kann sich ausrechnen, was dies für einen ganzen Zug bedeutet. Ganz zu schweigen von einer grösseren Fahrzeugsammlung. Und dann ist noch der Einfluss so vieler Überbrückungen auf das Digitalsystem einer Anlage nicht unerheblich. Beim Einsatz von beleuchteten Reisezugwagen oder einem Güterzugwagen mit Schlusslicht (ab Gleis gespiesen), funktioniert die Rückmeldung auch. Was u. U. Widerstandsachsen für den Rest des Zuges erübrigt.

Magnete

Was die Magnete betrifft ist deren Einsatzweise derart vielfältig, dass es deswegen vermutlich nie eine Norm geben wird. Meist benutzt man Gleisbesetzmelder, um die Belegung ganzer Abschnitte zu überwachen. Während Reedkontakte eher für das punktuelle Auslösen von Funktionen im Einsatz stehen. Das eine schliesst das andere zwar nicht aus, die Kombination beider auf einer Anlage dürfte aber eher selten sein. Dann ist die Frage, was mit dem Reedkontakt ausgelöst werden soll und ob es am ersten Fahrzeug eines Zuges, am letzten oder an beiden benötigt wird. Wer sich zum Beispiel komplexe Schaltungen für richtungsgerichtete Funktionen mit seitlich

versetzten Kontakten eingerichtet hat, will den Magnet nicht in der Mitte. Oder man will bestimmte Funktionen nur mit bestimmten Fahrzeugen auslösen. Ergo will man die Magnete nur dort und nicht an allen x-beliebigen Fahrzeugen.

Es gibt so viele Möglichkeiten. Und wenn sich die Hersteller sogar an eine Norm halten würden, wer sagt denn, dass es die Modellbahner tun? Unser Hobby ist das schönste Spielfeld für das Austüfteln kreativer Lösungen. Jeder Modellbahner hat seine eigene Philosophie und eine Idee, wie er sie umsetzen will. Die Hersteller liefern das Material dazu. Magnete finden sich z.B. praktisch bei jedem Hersteller, der ein Vollsortiment anbietet. Eine Norm diktieren zu wollen, wäre womöglich sogar kontra-

produktiv. Man stelle sich vor, dass alle Hersteller sämtliche Fahrzeuge mit allen erdenklichen Dingen ausrüsten, damit alle erdenklichen Systeme und zukünftigen Möglichkeiten abgedeckt sind... Schon heute versuchen teilweise die Hersteller den Wünschen nachzukommen und so viele Systeme zu integrieren, dass es manchmal zu unerklärlichen Phänomenen führt. Das weckt in mir berechnete Zweifel, ob eine «grosse Gemeinschaft» dies wirklich so will.

«Dank der Digitaltechnik kann man Probleme lösen, die es ohne sie gar nicht gab.» Im Grundsatz also so wenig wie möglich und nur so viel wie sinnvoll nötig!

Es gibt vor allem in der Schweiz auch eine ansehnliche Anzahl Modellbahner, die ihre Anlage tatsächlich mit einem PC steu-

ern. Das bedeutet aber noch lange nicht, dass eine digitale Anlage zwingend eine Computersteuerung benötigt! Die standardmässige Ausrüstung computergerechter technischer Details an den Modellen hat keinen direkten Zusammenhang mit der «schnelleren Verbreitung von digitalem Anlagenbau». Im Gegenteil: Um die Hemmschwelle für einen Ein- oder Umstieg auf digital zu senken, sollten digitale Systeme möglichst einfach und benutzerfreundlich sein. Schrittweise ausbaufähig auch mit Automatismen, die keinen PC oder eine teure Ausstattung voraussetzen. Das gibt es übrigens, man sucht nur manchmal zu weit!

*Freundliche Grüsse,
Stéphane Schmid (Roco/Fleischmann)*

Leserbrief von Werner Graber zum Leserbrief von PeAWE «Die Hersteller angehen» in der LOKI 04 | 2020

Leitfähigkeit von Güterwagenachsen

Guten Tag Herr Tamassy

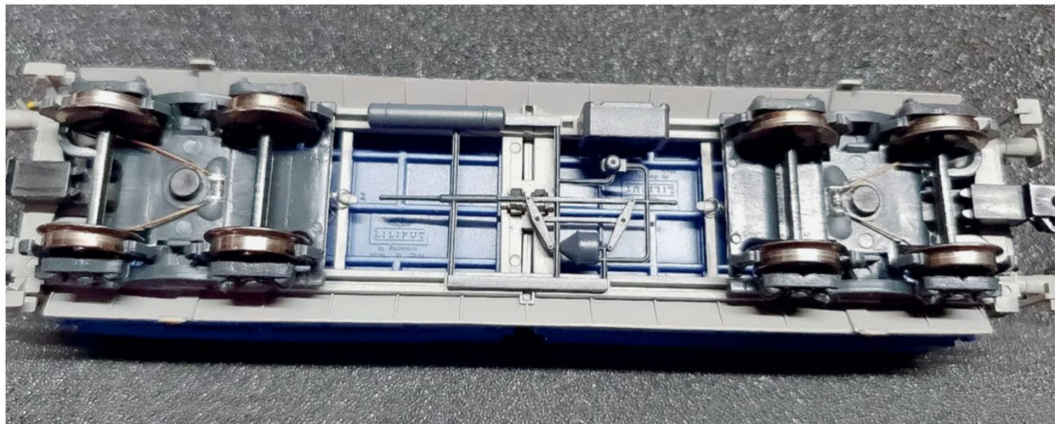
Als LOKI-Leser von Anfang an habe ich so manche Idee und Inspiration erhalten. Der Leserbrief von PeAWE hat mich nun dazu bewogen, Ihnen einen Baubericht zuzusenden, wie ich die Güterwagenachsen leitfähig mache. Ich hoffe, er findet Verwendung.

Bei meiner Anlage ist die Besetztmeldung schon immer ein ganz grundlegendes Thema gewesen. Schon vor der Digitalisierung hatte ich Belegtmelder von Berg & Broman im Einsatz. Die Achsen wurden mit Kennzeichnungslack leitfähig gemacht. Dies ist, wie im Leserbrief von PeAWE erwähnt, sehr mühsam. Als ich die ersten

SMD-Widerstände bekam, klebte ich sie auf die Isolierung und habe mit Silberlack die Verbindung Rad-Widerstand-Achse hergestellt. Was auch wiederum recht aufwendig ist und wodurch die Achsen nicht mehr rundlaufen. Nun habe ich für all die alten Güterwagen, die ich auch mit Kurzkupplungen nachrüstete, eine andere Methode gefunden, die sich einfach einbauen lässt. Den SMD-Widerständen (15 k) habe ich je ein ca. 3,5 cm langes Stück aus Federbronzedraht Ø 0,3 mm angelötet. Die beiden Drähte werden leicht nach aussen gebogen. Je nach Einbau werden sie noch etwas abgekröpft, damit sie sicher innen am Rad anliegen. Ich habe dafür aus Bastelresten

eine Lehre hergestellt. Die Widerstände werden mit Sekundenkleber fixiert und danach die Drähte auf die Achse zurechtgebogen. Es ist darauf zu achten, dass die Drähte mit etwas Spannung auf den Radscheiben anliegen. Je nach Länge des kürzesten Gleisabschnittes sind nur die Ausenachsen der Wagen mit Widerständen auszurüsten. Der Federbronzedraht ist bei Fohrmann (www.fohrmann.com/de/feder-bronze-draht-verschiedene-oe.html) erhältlich. Die SMD-Widerstände im Elektronik-Fachhandel.

*Mit freundlichen Grüssen,
Werner Graber, Pratteln*



**Leserbrief von Sebastiano Mattei zum Artikel «Anhänger für die Grossmutter»
in der LOKI 4|2020**

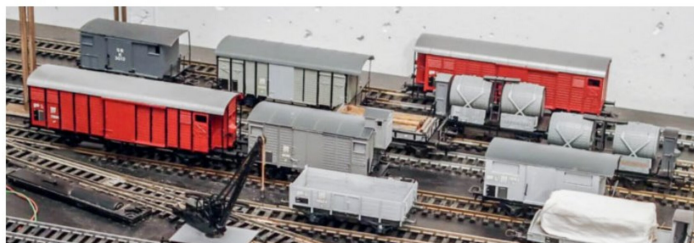
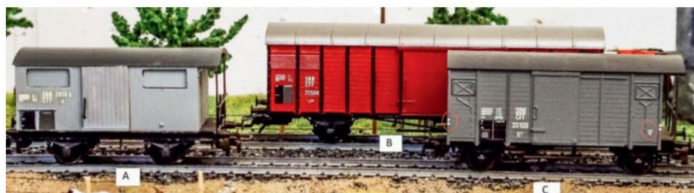
Entwicklung der SBB-Güterwagenmarkierungen

Sehr geehrter Herr Tamassy,

als ich vor einigen Wochen Ihrem Aufruf folgend begann, Wagen für einen Güterzug der frühen 1920er-Jahre zusammenzustellen, musste ich recht schnell feststellen, dass der Bahnhof mit grauen SBB-Wagen mit weisser Markierung voll wurde. Aber bis jetzt hatte ich nie eine saubere Darstellung der Entwicklung der Markierungen gesehen, die mir erlauben würde, ein SBB-Modell zeitlich genauer zu identifizieren. Da sind unsere deutschen Kollegen besser bedient, da es sogar ganze Bücher darüber gibt. Ich erlaube mir jetzt, die Resultate einer kurzen Recherche zum Thema «Entwicklung der SBB-Güterwagenmarkierungen» zusammenzufassen. Ich bin mir bewusst, dass nicht alle Details berücksichtigt wurden. Aber die Dokumentation ist sehr, sehr dünn (alle Angaben sind hauptsächlich für gedeckte Güterwagen).

Hier also die groben Richtlinien, die mir aufgefallen sind:

- Ab 1902: Markierungen positioniert wie zuletzt zur Zeit der Privatbahnen, oben links (A).
- Ca. 1905 bis 1910: Markierungen auf halber Höhe links neben der Tür (B+C). Wagen mit Westinghouse-Bremse sind dunkelrot; bei gewissen Wagen sind die Eisenteile schwarz bemalt (B).
- Ab 1914: Einführung des T-Signets für international zugelassene Wagen (C).
- Ab Ende der 1920er-Jahre: Einführung der weissen Bremskennzeichen an den Wagenkanten (C).
- Ab Mitte der 1930er-Jahre: Grössenangaben (Gewichte, Länge usw.) als Symbole, kleinere Buchstaben (E, F), das Rotbraun für Eilgutwagen wird allmählich nicht mehr angewendet.



Ab ca. 1950: Einführung des RIV statt T-Markierung für international austauschbare Wagen (G).

- 1956: Einführung von Braun als Standardfarbe für Güterwagen.
- Ab 1968: Einführung der standardisierten UIC-Gattungsbezeichnungen und Computernummerierung.

Natürlich war es unmöglich, all diese Wechsel gleichzeitig bei allen Wagen zu implementieren, und ältere Varianten konnten mehrere Jahre weiterleben. Und, ja: Nach Anwendung all dieser Kriterien war mein

Bahnhof schnell fast leer. Um Zügen um 1925 etwas Konsistenz zu geben, kommt man wohl zumindestens an Farbtöpfen und Decals kaum herum, besonders wenn man die grosse Mannigfaltigkeit des Rollmaterials dieser Epoche ein bisschen berücksichtigen will. Dazu kann natürlich noch Hilfe aus dem Ausland aufgeboten werden, hauptsächlich aus Deutschland, seit Kurzem auch aus Frankreich. Praktisch nichts findet man hingegen in Italien.

Mit vielen Grüßen aus dem Süden,
Sebastiano Mattei, Claro

**Leserbrief von Peter Ammann zum Leserbrief von PeAWE «Die Hersteller angehen»
in der LOKI 04|2020**

Zwei Tipps

1. Jemand könnte einen (SDM?) Widerstand herstellen, der sich mit zwei Klammern auf die Wagenachse klinken lässt und mit zwei Federn auf die Innenflächen der Radscheiben drückt, um Kontakt zu machen. Eine

aufwendigere Möglichkeit wäre, wenn die Hersteller aller Modelle «von Haus aus» Bremsklötze aus Grafit, gefedert mit (sehr) leichtem Druck auf den Radreifen schleifen liessen, um Kontakt mit den Rädern herzu-

stellen. 2. Man könnte die Indusi/Signum-«Magnete» echt magnetisch machen, um Befehle an Reedkontakte/Hallsensoren zu übermitteln.

Peter Ammann

Bahn aktuell

Neue RhB-Rangierloks im Anrollen



Am 22. April sind von Erlen kommend die beiden ersten von total sieben RhB-Zweikraft-Rangierloks in Landquart eingetroffen. Dank geladenen Akkumulatoren führen die Geaf 2/2 20601 und 02 gleich in eigener Kraft von den Rollschienen des Herstellers StadlerRail vorerst in eine angemietete Werkhalle. Dort bleiben sie, bis mit den Inbetriebsetzungsarbeiten begonnen werden kann. Die neuen Fahrzeuge sollen in Landquart, Untervaz, Chur, Thusis, Zernez, Davos und Ilanz zum Einsatz kommen. Nach und nach scheiden dafür die Moysse-Gm 3/3, die Gm 4/4 241, die letzten alten Tm, sowie die Bernina Ge 2/2 162 und 151 aus. Letztere, mit Baujahr 1908, möchte der Club1889 erhalten. Tibert Keller



Kurz nach dem Ablad mit eigener Kraft. Beachtenswert ist die Winterausrüstung an der Plattform.



Die Acifer-Halle dient als Zwischenlager, bis die Inbetriebsetzung beginnen kann.



Die Moysse Gm 3/3 231 gehört zu jenen Fahrzeugen, die von den neuen Loks verdrängt werden.

Fotos: Tibert Keller

Krisenunabhängige Aktivitäten des DSF



Sihltalbahn mit Goldenpass am Rhein mit Deutschlandblick bei Mellikon.



MAV historic übernimmt 16 ex SOB Wagen, hier kurz vor Buchs (SG).

Trotz Ausnahmezustand ohne Reiseextrazüge waren einige aussergewöhnliche Rollmaterialtransfers zu beobachten, bei denen der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) eine Rolle spielte. Ein Highlight waren die 16 ex SOB-Revivo-Wagen, die der DSF am 15. April mit ihrem über 60-jährigen BDe 4/4 80 (ex SOB) ab den

Zwischenlagern Wittenbach und Rorschach nach Buchs brachte. Während die Wagen in ihre neue Heimat Ungarn weiterreisten, übernahm der DSF-Triebwagen im Gegenzug vier österreichische «Schlieren»-Wagen mit Schweizbezug, die dann nach Koblenz bzw. Rothenburg gelangten. Andererseits war die Zürcher Mu-

seumbahn (ZMB) auf Wagensuche, da ihre beiden Zweiaxler C 68 und 69 nicht einsatzfähig sind. Der DSF konnte mit den «Goldenpass» AB 421 und B 472 aushelfen. Der ZMB hat sie am 14. April gleich mit dem eigenen BDe 4/4 92 in Koblenz abgeholt und nach Sihlwald gefahren.

Tibert Keller



Foto: Georg Trüb



Letzte Fahrt zum Abbruch

Der Tm 235 098 «Bruno» der Müller Rail hatte am 11. April die Aufgabe, die privaten Bm 6/6 18504 und WR 55 85 88-03 421 von Winterthur nach Grütze zu überführen, wo sie anschliessend zerlegt wurden. Der Postwagen am Zugschluss dient als Bremswagen.

Foto: Julian Hyl



Ein halber Zug unterwegs

Am 22. April überführte die Re 420 128 eine Hälfte des RABDe 500 031 von Biel über Bern und Lausanne nach Yverdon. Dort wurde der Zug wieder komplettiert. Die Aufnahme zeigt diese unübliche Zusammenstellung bei Zollikofen.

Foto: Thibert Keller



Zurück an den Absender

Rückleitung des ersten von Stadler erbauten EMU für Merseyrail (Merseytravel, UK) nach St. Margrethen, gezogen ab Basel Bad von der RailAdventure Re 620 003, aufgenommen bei Felsenau am 24. April. Hinten läuft der Stauffer Tm 232 233 mit, der am Zielort als Rangierzug benötigt wird.

Attraktiver RhB-Betrieb mit Spezialitäten

Wiederum gab es bei der Rhätischen Bahn Wochen ohne Erlebniszüge oder dergleichen. Fast. Aufgefallen ist der Bahndiensttraktor Tm 81, der am 16. April für eine Begehung in der Rheinschlucht mit zwei offenen Aussichtswagen unterwegs war. Nebst der Ankunft zweier Rangierloks und des RTZ 3116 – im Gegenzug kehrte der 3112 ins Werk zurück – gab es interessante Zugszusammenstellungen. Dazu einige Beispiele in der hiesigen Bildauswahl. Vermutlich im Zusammenhang mit einer Instruktion führte am 4. Mai die Ge 4/4¹ 610 die Reisezüge 1725/1732 von Landquart nach Disentis zurück.

Bei den Werbelokomotiven ist die Rückkehr der Botschafterin für Fairtiq, das Onlineticket, nennenswert. Mit dieser Botschaft war die Lok 628 nur ca. acht Monate unterwegs, bevor sie unfallbedingt als Erste der Serie in Abbruch ging. Seit dem 23. April hat die Lok 615 die Werbebotschaft unverändert übernommen.

Tibert Keller



Foto: Tibert Keller

«Tyrex» und Wasserwagen am 4. Mai unterwegs durch Chur nach Lün.



Zug 5157 vom 29. April bei Filisur. Die Lok 648 bringt den TW III 56 sowie je einen B und BDt ins Engadin.

Foto: Lucija Projer



Foto: Thibert Keller

Tm 81 am 16. April mit zwei Aussichtswagen unterwegs für eine Begehung. Der Streckenausstieg war nach Versam, hier nun in Leerfahrt kurz vor Trin.

Foto: Luca Projer



Im Güterzug 5162 vom 11. April, aufgenommen vor Tiefencastel, überführt die Lok 649 die Lok 702 von Samedan nach Landquart.



Foto: Thibert Keller

Seit wenigen Tagen ist die Ge 4/4^{II} 615 als Botschafterin für Fairtiq unterwegs. Die Nachfolgerin der abgebrochenen 628 am 26. April beim Halt in Trin.

Kein Lokmangel führt am 4. Mai zum seltenen Reisezug-einsatz der Ge 4/4^I 610, aufgenommen bei Trin.



Foto: Thibert Keller

Grosses Spektrum an Testfahrten

Diese Kategorie von Zügen bietet höchst unterschiedliche Zusammenstellungen, und das auf allen möglichen Strecken. Oft sind es seltene, wenn nicht einmalige Konstellationen, bei denen es sich lohnt, sie festzuhalten. Nicht immer lassen sich die Hintergründe mit vernünftigem Aufwand eruieren. Auf dieser Doppelseite gibt es zwei Beispiele im Zusammenhang mit dem Ceneri-Basistunnel. Der am 29. April abgebildete ICE-S hatte in der übernächsten Nacht im Tunnel erstmals die erforderlichen 275 km/h erreicht. Beim gleichentags aufgenommenen, im Stützpunkt Biasca gestarteten bunt zusammengesetzten Dienstzug fallen die beiden Reisezugwagen auf. Der ex-SOB-Wagen hat, um genügend Abstand zwischen den mitfahrenden Arbeitern zu gewähren, hilfreiche Verstärkung durch den vom DSF angemieteten blau-weißen «Schlieren»-Wagen 50 81 84-33 008 erhalten.

Am 4. und 5. Mai prüfte die BLS auf den einstigen SMB- und EBT-Strecken ein Duzend Brücken, indem die Formation aus den Re 425 195 und 175 sowie dem BDt 956 mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten über die Bauwerke fuhr.

Als Glücksfall ist das Treffen von gleich vier nebeneinander aufgereihten Bombardier FVD in Chur vom 5. Mai zu werten. Mit von der Partie waren der 502 003 mit uni-roter Frontklappe als IR 3276, der 502 404 als RE 3476 (meist sind hier 511er im Einsatz), der 502 010 auf Probefahrt ab Sargans und der 502 008 als IC 576. Tibert Keller



Foto: Tibert Keller

Die Szenerie mit dem seltenen Quartett von FVD in Chur ist eingrahmt von RhB-Triebfahrzeugen.



Foto: Tibert Keller

Der erste Sechsteiler-«Mutz» RABe 515 038 am 4. Mai während mehrtägiger Tests in Chur.



Ein höchst abwechslungsreicher Infrastrukturzug vom 29. April unterwegs von Biasca in den Ceneri-Basistunnel.

Foto: Christian Tcar

Foto: Christian Tioar



Der temporär im Tessin für Probefahrten durch den Ceneri-Tunnel stationierte ICE-S pendelt am 29. April zwischen Bellinzona S. Paolo und Osogna. Hier bei Castione-Arbedo.

Foto: Peter Pfeiffer



BLS-Belastungsproben auf der ehemaligen SMB vom 4. Mai auf der Stahlkonstruktion über der Vogelherdstrasse zwischen Solothurn West und Langendorf.

Foto: Thibert Keller



Während Lastprobefahrten fahren die Windhoff-Tm 234 406 und 408 am 29. April über die alte Hauensteinstrecke. Das Gespann während der Bergfahrt auf dem Rümlinger Viadukt.

Foto: Thibert Keller



Im April bereicherten zwei verschiedene Messzüge die DB-Strecke durch den Kanton Schaffhausen. Am 28. April ist es die 218 471 mit Mess- und Steuerwagen, hier bei Neuhausen.



Von Zuckerfabrik zu Zuckerfabrik

Der knapp 500 Meter lange von der Re 421 393 gezogene Zug mit leeren Dicksaftcontainern, am 30. April auf dem Weg von Aarberg nach Islikon, fährt in Winterthur durch.



Vielleicht sogar zu schwer

Dieser Getreidezug mit 2000 t Anhängelast hat, am 19. April von St. Margrethen kommend, die Steilstrecke ab Rorschach gemeistert und nähert sich bei Gossau dem Ziel Schwarzenbach. Die Re 446 017, 016 und 018 sind mit 25 Tagnpps behängt.



Die letzten Grünen von Cargo

Wenige Tage setzte SBB Cargo die Re 430 364 und 420 330 gemeinsam ein. Hier das Beispiel vom 18. April mit Zug 50756 von Gossau zum RBL, ausgangs Winterthur. Als dritte Grüne wäre die Re 420 161 im Bestand von SBB P.



Nicht alltäglich ist die Präsenz gleich dreier Grampetcargo-1142er auf Schweizer Boden. Der stark verspätete Getreidezug vom 6. April mit den Loks 696, 642, 626 und 22 Wagen bei der Einfahrt in St. Margrethen.

Bewegung im Stillstand



Zwei im Schaffhauser Güterbahnhof abgestellte EC-Kompositionen fahren am 14. April zum Unterhalt nach Zürich. Für die Überfuhr sind ebenfalls zwei in den vorherigen Wochen wenig bewegte Re 420, die 146 und 111, zum Zug gekommen. Die ungewöhnliche Fuhre erreicht eben Eglisau.

Das besondere Bild zum Schluss



Zufällige Parade in Däniken am 24. April. Es treffen sich ein Bt EW IV, der RABDe 502 018, die grüne Re 430 364, die HVZ Re 420 203 und der RABe 501 008.

Fotos: Thibert Keller

Bau | Fast schon Kunst: Modellbau auf höchstem Niveau (Teil 8)


Farbe auf dem Putz

In der LOKI 4 | 2020 hat uns Emmanuel Nouaillier gezeigt, wie er verwitterte Putzfassaden im Massstab 1:87 baut. Nun zaubert der Modellbaumeister Farbe auf das Gemäuer und versetzt die Fassade in einen heruntergekommenen Zustand. Ob abgeblätterte Farbe, Rost, verrottetes Holz oder verblichene Schriftzeichen – Nouailliers Arsenal an Alterungstechniken ist überwältigend.





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

In meinem letzten Artikel haben wir gesehen, wie eine Putzfassade, an welcher der Zahn der Zeit genagt hat, mit verschiedenen kleinen Details gestaltet werden kann. Nach der Konstruktion sind wir nun bereit, zu malen und zu altern. Dabei werden wir mehrere Grundtechniken anwenden, von denen einige jedoch eine gewisse Geschicklichkeit wie auch eine künstlerische Ader erfordern. 

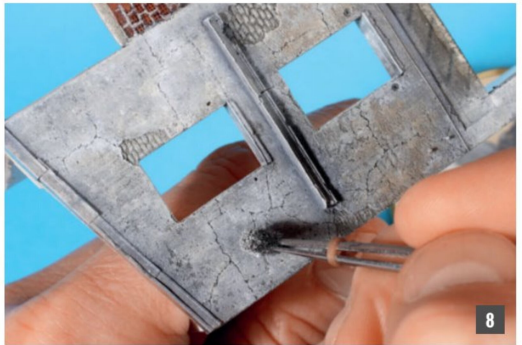
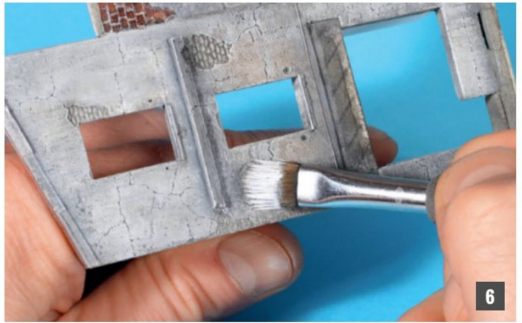
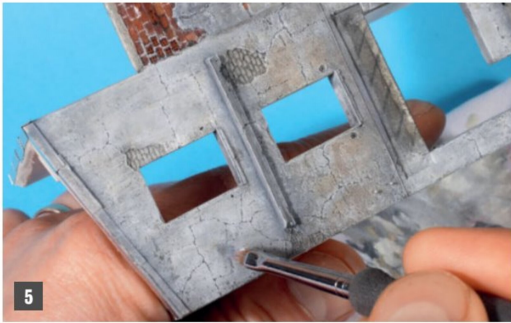
Bilder 1 und 2: Eine Modellarbeit beginne ich erst, wenn ich so viele Beispiele wie möglich gesammelt habe. Sie sollen unter-

schiedlichste Aspekte, Färbungen und Verwitterungen zeigen. Denn manchmal übersteigt die Realität die Fiktion.

Bild 3: Nachdem der Staub mit einem kleinen Pinsel sorgfältig von der Fassade entfernt worden ist, sind die Vertiefungen (in diesem Fall das Ziegelsteinmuster) bereit, mit einem Flachpinsel bemalt zu werden, hier mit der Emailfarbe Humbrol 28. Sobald diese vollständig getrocknet ist, wird das Ganze mit mattschwarzer Acrylfarbe bearbeitet – das Washing soll die in die Oberfläche geritzten Vertiefungen und Risse optisch hervorheben. Mit diesem aufgetra-

genen Grauton wird das Teil für 24 Stunden beiseitegelegt.

Bild 4: Nach diesen vorbereitenden Schritten beginnt die eigentliche Malarbeit. Mit einem breiten Pinsel werden mehrere Farbtöne aufgetragen. Ob Email oder Acryl: Es gibt keine strenge Regel, welches Farbmittel oder welcher Farbton Verwendung finden soll. Die Realität bietet uns eine Vielzahl von Farbkombinationen, und man kann seine eigenen Farbtöne nach eigenen Wünschen kreieren. In diesem Fall habe ich fünf Acrylfarben verwendet, die von Mattweiß über Steingrau bis zu Dunkel-



grau reichen. Von jeder Farbe habe ich kleine Tupfen auf den Deckel eines alten Konfitüreglases gegeben.

Bild 5: Ich tauche den Pinsel abwechselnd in die verschiedenen Farben ein, die von oben nach unten fast trocken aufgetragen werden, wobei ich jeweils Bereiche von etwa 2 oder 3 cm² bearbeite. Ziel ist es, die Farben zu vermischen. Diese Tätigkeit wird so lange fortgesetzt, bis ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt ist und die Oberfläche eine erste Grundfärbung hat.

Bild 6: Wenn die Farbe trocken ist, wird sie mit mattweissem Acryl trockengebür-

tet. Hier verwende ich einen breiten Pinsel (Nr. 8), der im Laufe der Aushärtung mit einer kleinen Menge Farbe beladen wird, um alles harmonischer zu verbinden.

Bild 7 und 8: Ich fahre sofort mit den Malarbeiten fort, wobei ich kleine, zuvor mit einer Schere zugeschnittene Stücke eines synthetischen Schwamms verwende. Diese kleinen Schaumstoffstücke werden mit einer Pinzette gehalten und dazu verwendet, die Farbe auf diffuse Weise auf der Oberfläche zu verteilen. Dazu taucht man den Schwamm zunächst zwei- oder dreimal in die gewählte Farbe, drückt den grössten Teil der Farbe auf einem Stoffstück aus und

tippt den Rest an den gewünschten Stellen vorsichtig auf die Fassade. Auch hier verwende ich Acrylfarben – Hellgrau, Steingrau und Elfenbein –, welche die bereits verwendeten Töne überlagern sollen, aber auf unterschiedliche, subtilere Weise. Es ist wohl nicht nötig, Ihnen zu sagen, dass diese Übung nicht einfach ist. Und ich kann Ihnen nur raten, einige Übungsversuche zu unternehmen, bevor Sie sich an die Arbeit machen.

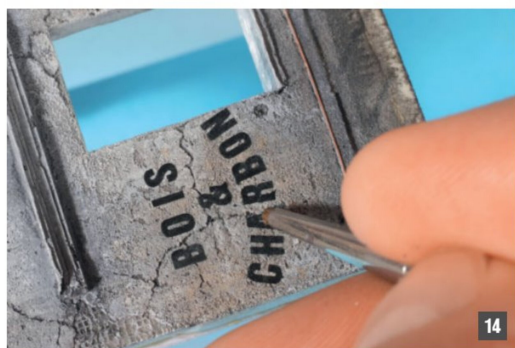
Bild 9: Nachdem alles vollständig ausgetrocknet ist, folgt ein weiteres Washing mit mattschwarzer Acrylfarbe, und zwar von oben nach unten. Die so bereits behandel-



11



13



14



12

ten Abschnitte sollten nicht erneut übermalt werden.

Bild 10: Ohne abzuwarten, bis dieses Washing vollständig trocken ist, versuche ich, die Intensität der Schattierung zu variieren, indem ich mit einem kleinen, weichen, trockenen Tuch die noch feuchte Oberfläche abreibe.

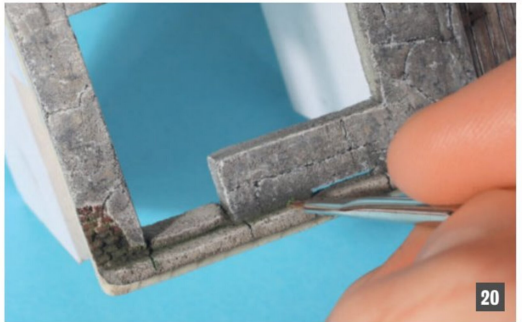
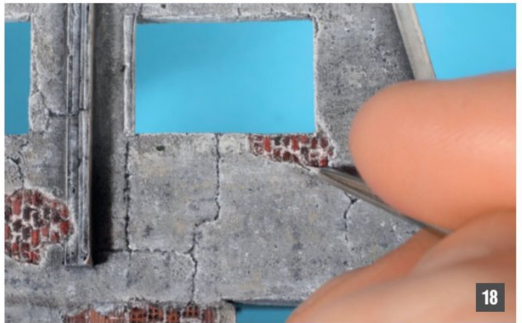
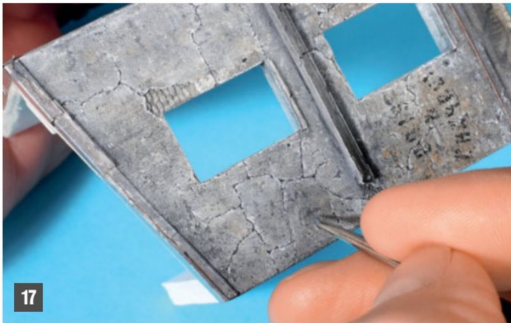
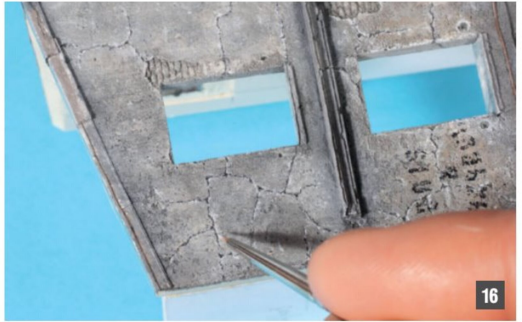
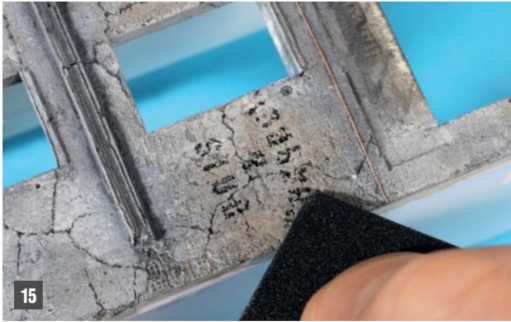
Bild 11: Wenn ich schon dabei bin, zeichne ich die Risse nach, die durch die zwei Washings hervortreten. Dazu trage ich mit einem feinen Pinsel schwarze Pigmente auf. Der Überschuss kann durch leichtes Pusten von oben entfernt werden.

Bilder 12 und 13: In diesem Stadium können der Fassade bei Bedarf einige alte gemalte Schriftzeichen hinzugefügt werden, die das heruntergekommene Erscheinungsbild des Modells verstärken. Solche alten, manchmal subtil verwitterten Schriftzeichen sind auch heute noch an gewerblichen Bauten zu sehen und zeugen von längst vergangenen Zeiten. In diesem Fall wollte ich nur eine typische «BOIS & CHARBON»-Schrift (Holz und Kohle) hinzufügen. Sie ist angemessen suggestiv, gleichzeitig weist sie aber eine einfache Typografie auf. Die Schriftzeichen wurden aus mattschwarzen Abreibbuchstaben hergestellt, die wie gewöhnlich mit einem weichen Bleistift ange-

drückt werden, um Falten auf der Oberfläche der Buchstaben zu vermeiden.

Bild 14: Sobald die Buchstaben an Ort und Stelle sind, werden sie nacheinander mit einem alten Pinsel (Nr. 2), dessen Borsten praktisch ganz zurückgeschnitten wurden, getupft, um sie so gut wie möglich in die Unebenheiten der Oberfläche einzubetten.

Bild 15: Damit die Schriftzeichen verblasst und ausgewaschen aussehen, nehme ich ein kleines Stück feines Schleifpapier. Ich führe es leicht von oben nach unten über jeden der Buchstaben, bis ich einen passen-



den Abblättereffekt erhalte, der durch die abschliessenden Verwitterungsschritte vervollständigt wird.

Bild 16: Dann gehe ich zum Mikropainting und zur Mikroalterung über, indem ich zunächst die Ränder der Risse mit einer Farbmischung aus Weiss und Elfenbein nachbearbeite. Ich trage die Farben mit einem dünnen Pinsel (Nr. 0) vorsichtig und bloss mit sanften Berührungen auf. Die Fassade beginnt sofort ein viel sympathischeres Aussehen anzunehmen.

Bild 17: Sobald diese erste Stufe des Mikropaintings abgeschlossen ist, wird sofort ein zweiter Schritt ausgeführt. Diesmal jedoch, um die Nuancen zwischen hellem

und dunklem Grau deutlicher hervortreten zu lassen. Ich arbeite mit dem gleichen Pinsel, indem ich die Farbe auf zufällige Art und Weise mittels sanfter Berührungen über die gesamte Struktur auftrage, bis das Ergebnis für das Auge zufriedenstellend ist.

Bild 18: Die Stellen, an denen das Ziegelsteinmuster hervortritt, werden mit Acrylfarben und Pigmenten bemalt und verwittert. Die Ränder dieser abgeblättern Bereiche werden durch Trockenbürsten aufgehellt. Und zwar mit einer Mischung aus Elfenbeinfarbe und weissen, matten Acrylfarben sowie einem feinen Pinsel. Auch die Fensteröffnungen bearbeite ich auf die gleiche Weise.

Bild 19: Als Teil der Verwitterung der Fassade kann es sinnvoll sein, die Schatten unter dem Gesims, unter den Fensterstützen und um die Zinkverkleidung an den Rändern mit dunkelgrauen Pigmenten oder mit AK Interactive «Neutralgrau» zu betonen und diese dann trocken zu streichen.

Bild 20: Die Basis der Struktur wird in identischer Weise behandelt, aber mit der Zugabe von hellem Grün zu den Pigmenten (oder mit AK «Slimy Grime Dark Wash»). Dies simuliert ein wenig Feuchtigkeit am Sockel der Aussenwände des Gebäudes. Wenn die Hauptarbeit der Bemalung abgeschlossen ist, können kleine zusätzliche Elemente wie Maueranker oder elektrische Leitungen hinzugefügt werden.

Bild 21: In diesem Stadium sind alle Details bemalt und verwittert. Die (inzwischen hinzugefügte) elektrische Leitung wird zunächst mit einem feinen Pinsel einheitlich mattschwarz gestrichen. Dann wird sie, um den Eindruck zu erwecken, als ob sie mit Klammern an der Wand befestigt wäre, weiss gestrichen, aber mit regelmässigen kleinen Unterbrüchen.

Bild 22: Danach werden die aus Aluminiumfolie simulierten Zinkbeschichtungen, zum Beispiel bei den Fenstern, gestrichen und verwittert, wobei die vorstehenden Teile mit einem Bleistift bearbeitet werden. Die Fassade ist nun bereit für die Fensterläden und die Ladenfront.

Bild 23: Bei den Fensterläden habe ich mich von diversen korrodierten Vorbildern aus Metall inspirieren lassen. So habe ich das Modell zunächst mit zwei Schichten stark verdünnter Emailfarbe von Humbrol vorbereitet. Ich habe darauf geachtet, Details wie die Lamellen nicht zu verdecken.

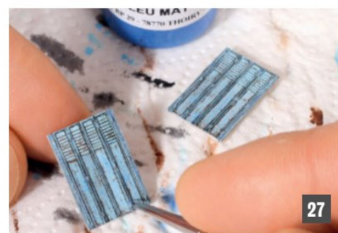
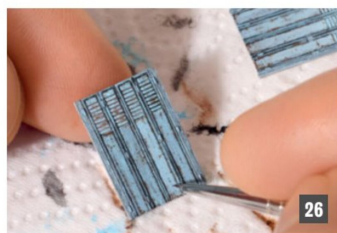
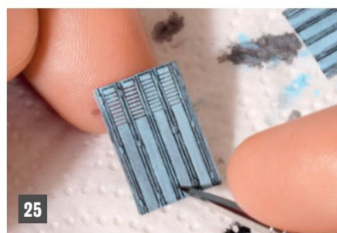
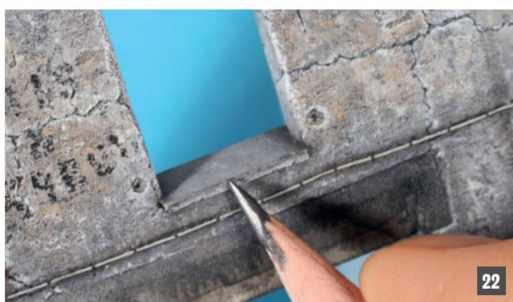
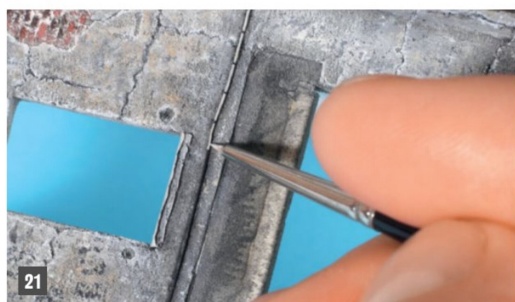
Bild 24: Nachdem diese Schichten vollständig getrocknet waren, wurde die Grundfarbe ebenfalls stark verdünnt aufgetragen. Hierfür verwendete ich mit Elfenbein aufgehellte himmelblaue Acrylfarbe von Vallejo.

Bild 25: Sobald die Farbe trocken war, begann ich die Verwitterung mit einem matt-

schwarzen Washing. Mit einer sehr feinen Bürste wird das Washing so weit reduziert, dass nur in den Vertiefungen ein schwarzes Konzentrat zurückbleibt.

Bild 26: Dann kommt das Mikropainting, um die vielen Roststellen auf dem lackierten Metall zu simulieren. Hier verwende ich wieder Acrylfarbe, Dunkle Erde, die ich mit einem feinen Pinsel in winzigen Tüpfchen auftrage. Entscheiden Sie sich für einen anderen Farbton, wenn Sie ältere oder dunklere Korrosion nachahmen wollen.

Bild 27: Der abschliessende Schritt soll einen alten dunkelblauen Farbanstrich imitieren, der stellenweise durch den neueren





hellblauen Anstrich hervortritt, ebenfalls mit kleinen Tüpfchen.

Bilder 28 und 29: Wir kommen zum letzten Element im Erdgeschoss, der Geschäftsfassade. Dieser muss ebenfalls ein entsprechendes Verfallsbild verliehen werden. Wie ich es gewohnt bin, habe ich zuvor verschiedene Bilder von Originalen gesammelt, die einige sehr interessante Alterungseffekte aufweisen und die sich im Massstab leicht darstellen lassen. Ob aus Holz oder Metall, es gibt unendlich viele Beispiele!

Bild 30: Ich beginne damit, das Teil mit Hellblau (Humbrol 89) zu bemalen, wiederum sehr verdünnt, um die Holzmaserung und die Rillen des Rollladens nicht auszufüllen. Wenn die Farbe getrocknet ist, wasche ich das Ganze mit mattschwarzem Acryl, das ich trocknen lasse.

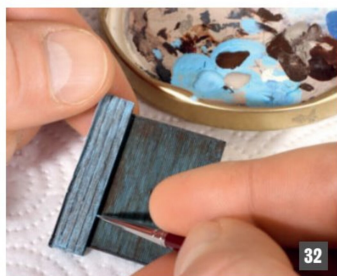
Bild 31: Nun bereite ich ein zweites Washing aus dunklem Erdacryl vor, das ich nur auf den Metallverschluss auftrage, von oben nach unten, mit einem Pinsel (Nr. 4). Ohne abzuwarten, bis es getrocknet ist, setze ich an bestimmten Stellen mit demselben Pinsel vorsichtig die Farbe ein. Ich trage sie unregelmässig in Richtung der Rillen auf und simuliere so Rost im Hintergrund.

Bild 32: Die Blende wird dann so bearbeitet, dass sie den Effekt einer verblichenen Oberfläche mit abgeblätterter Farbe auf altem, verrottendem Holz erhält. Dazu verwende ich eine zufällige Kombination von vier Acrylfarben – Himmelblau, Rotbraun, Steingrau und Elfenbein – in der Technik des Mikropaintings.

Bild 33: Um dieser alten Geschäftsfassade eine Identität zu geben, habe ich wieder Abriebbuchstaben verwendet. Diese habe ich von Blättern genommen, die für die Beschriftung von Sammelalben und Ähnlichem bestimmt sind – unregelmässig beschnitten, passen sie perfekt zu diesem Projekt. Nachdem sie angebracht sind, werden auch sie einer Alterung unterzogen, wobei dieselben Farben verwendet werden wie bei der Behandlung der Blende.

Bild 34: Es bleibt nur noch das rostige Aussehen des Metallrollladens zu vervollständigen, indem Teile der Oberfläche mit verschiedenen Arten von Rostpigmenten





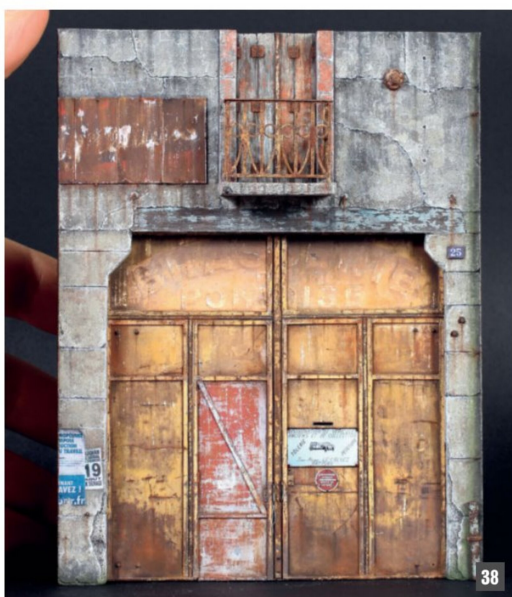


überarbeitet werden, die von Braun bis Orange reichen. Sobald dieser Schritt fertig ist, kann die Ladenfront mit der Gebäudefassade verbunden werden, die ihrerseits durch eine Holzschwelle vervollständigt wird. Diese ist inzwischen aus einer Kunststoffplatte hergestellt und wie die obige Blende bemalt und verwittert worden.

Bild 35: Das gesamte Bauwerk kann dann schliesslich mit einem weiteren kleinen Bauwerk daneben und einer gepflasterten Strasse vereint werden.

Bild 36: Das Gebäudeensemble habe ich mit Techniken hergestellt, die denjenigen ähneln, welche ich vor Jahren in kleinem Massstab bei einer meiner ersten Arbeiten verwendet hatte. Auch dort hatte ich eine von Hand gemalte Wandreklame erstellt. Ich werde in einem zukünftigen Artikel beschreiben, wie man dies macht.

Bilder 37 und 38: Kürzlich habe ich die Effekte in grösserem Massstab durch die Verwendung von Chipping-Flüssigkeit und Enamel Wash wesentlich verbessert. Der Gesamteindruck ist viel näher an der Realität. Ich werde später darauf zurückkommen.





Technik | Die Grundprinzipien und Möglichkeiten der Rückmeldetechnik RailCom

Daten intelligent geliefert

Von RailCom haben die meisten Digitalmodellbahner schon mal gehört. Viele wissen, dass es irgendwie um eine Rückmeldung der Lokdecoder geht, aber was genau passiert und was man damit alles anfangen kann, ist vielfach unbekannt. Heiko Herholz von RailCommunity – Verband der Hersteller Digitaler Modellbahnprodukte – bringt Licht in das Dunkel und erklärt die Grundprinzipien der Technik.

Von Heiko Herholz (Text/Fotos)

Das Digitalprotokoll DCC ist heutzutage weltbekannt und aus dem Modellbahnbereich nicht mehr wegzudenken. Nahezu alle aktuellen Digitalzentralen und Decoder unterstützen DCC. Sogar Firmen wie Märklin haben neben den eigenen Digitalprotokollen auch DCC in alle aktuellen Zentralen und Decoder integriert. DCC ist so etwas wie ein Weltprotokoll für die Modellbahn geworden. Ursprünglich stammt DCC aus der Hand von Bernd Lenz, dem ehemaligen Eigentümer der Lenz Elektronik GmbH. Lenz ist zwar heutzutage eher für seine Spur-0-Fahrzeuge bekannt, war aber früher nahezu ausschließlich im Elektronikbereich aktiv und hat schon in den 1980er-Jahren Digitalsteuerungen geliefert. In der Frühzeit der digitalen Modellbahn-Zugförderung hat Lenz unter anderem Firmen wie Arnold, Märklin und Roco

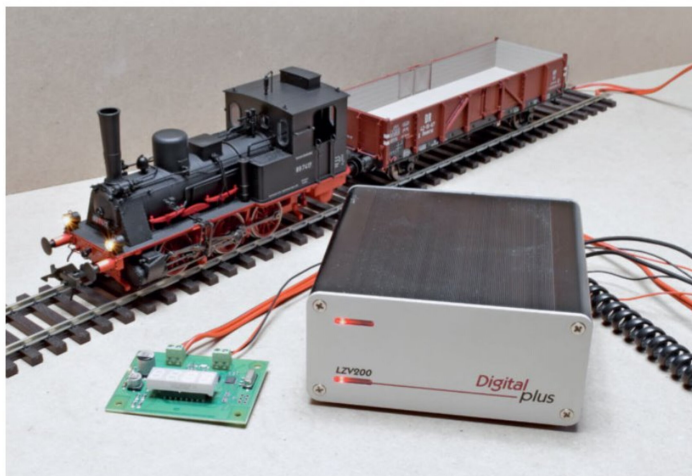
mit Digitalzentralen und Decodern beliefert. Neben dem Digitalprotokoll von Bernd Lenz gab es noch etliche andere Systeme, jeweils mit einer eigenen Digitalsprache, zum Beispiel ZIMO, Selectrix, Märklin-Motorola und Fleischmanns FMZ. Diese Vielfalt hatte den Nachteil, dass man immer nur Produkte des jeweiligen Herstellers gemeinsam einsetzen konnte, eine Mischung zwischen Produkten unterschiedlicher Hersteller war fast unmöglich. Erst Ende der 1990er-Jahre konnte Uhlenbrock diese strikte Trennung durch die Auslieferung der Digitalzentrale Intellibox und durch Multiprotokolldecoder aufheben.

Der Siegeszug des Digitalprotokolls DCC wurde durch die amerikanische Modellbahnerorganisation NMRA ausgelöst. Anfang der 1990er-Jahre kam hier der Wunsch auf, ein Digitalprotokoll als NMRA-Stan-

dard zu normen. Das Protokoll von Bernd Lenz genügte dem damaligen Anforderungskatalog, und Bernd Lenz war auch einverstanden. So fand 1994 die Normung des lenzischen Protokolls unter dem Namen Digital Command Control (DCC) bei der NMRA an.

Einbahnstrasse DCC

DCC ist ein serielles Einrichtungsprotokoll: Alle Daten werden nacheinander von einer Zentrale über das Gleis geschickt. Es gibt eine strikte Trennung in Sender und Empfänger: Die Digitalzentrale sendet nur, und der Decoder empfängt nur. Datenübertragungen über ein Kabel sind in der heutigen Zeit an sich nichts Besonderes. Wir haben aber bei unseren Modellbahnen einen Sonderfall: Die Daten werden über kein gewöhnliches Kabel, sondern über



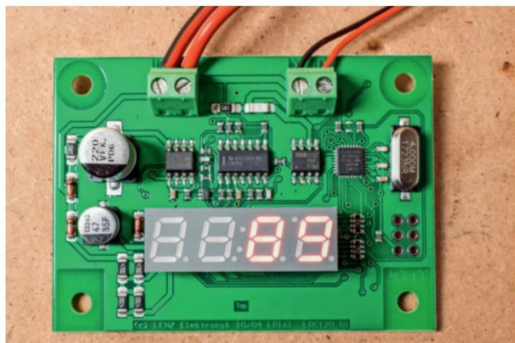
Die Firma Lenz hat DCC und etwas später RailCom erfunden. Ausserdem hat Lenz so ganz nebenbei die Spur 0 wiederbelebt. Hier sind alle Lenz-Erfindungen vereint: Die Spur-0-T3 wird per DCC angesteuert und sendet per RailCom ihre Adresse, die vom globalen Detektor der Zentrale LZV200 empfangen wird.

zwei Schienen übertragen. Hinzu kommt obendrein auch noch, dass hier nicht nur Daten, sondern auch Energie übertragen wird. Es müssen daher kontinuierlich Daten übertragen werden, damit den Decodern und damit auch den Fahrzeugen auf dem Gleis nicht der Saft ausgeht. Diese energiegeladene Übertragungsform macht die Modellbahn-Digitaltechnik etwas speziell

und sorgt dafür, dass praktisch keine Adaptionen von preisgünstiger Consumer-Elektronik möglich sind. Modellbahn-Digitalelektronik muss immer speziell für einen vergleichsweise kleinen Markt entwickelt und gefertigt werden. Daher sind die Modellbahn-Digitalprodukte verglichen mit Consumer-Elektronik-Produkten wesentlich teurer.

Für Modellbahnbetrieb mit digitalen Handreglern reicht die Einrichtungform der Datenübermittlung von einer Zentrale über das Gleis zum Decoder locker aus. Etwas anders sieht es beim Einstellen der Decoder, bei Automatikbetrieb und bei der Überwachung nicht einsehbarer Gleisabschnitte aus. Gleisbesetzmelder gehören seit vielen Jahren zum Standardrepertoire der Digitalhersteller und können mittels Anzeigen in Stellpulten oder Computerprogrammen sichtbar gemacht werden. Komplexe Zugsteuerungssysteme wissen auch mit diesen einfachen Gleisbesetzmeldern immer, wo sich der Zug befindet. Genutzt werden dabei Zugverfolgungssysteme. Allerdings müssen für jeden Zug die Daten am Anfang einmal eingegeben werden, ohne diese manuelle Arbeit nutzt das beste Zugverfolgungssystem nichts.

Für das Lesen von Decodereinstellungen gibt es den sogenannten Service-Mode auf einem separaten Programmiergleis. Der Decoder bekommt hierbei ständig Fragen gestellt vom Typ: Ist das Bit x in der CV y gesetzt? Vom Decoder kommt entweder keine Antwort, was Nein bedeutet, oder die Antwort Ja. Für die Ja-Antwort schaltet er kurz einen Stromverbraucher, im Normalfall den Motor, ein – daher kommt übrigens das Zucken der Loks beim Auslesen auf dem Programmiergleis. Für die Nein-Antwort lässt er einfach eine gewisse Zeit verstreichen. Wenn man nur eine Konfigurationsvariable (CV) lesen will, ist dieses Verfahren völlig ausreichend. Wir haben



Die Anzeige LRC120 war der erste lokale Detektor für RailCom. Auf dem Display werden Kanal-1- und Kanal-2-Nachrichten angezeigt: Wird ein RailCom-fähiges Fahrzeug erkannt, zeigt die Anzeige die Adresse an. Bei Hauptgleis-Lesebefehlen wird das Ergebnis, also der Inhalt der gelesenen CV, angezeigt.



Der Lenz-Handregler LH101 unterstützt jetzt auch RailCom. So kann man im Betrieb CVs von Triebfahrzeugen lesen und muss dafür nicht extra ein Programmiergleis ansteuern. Die gelesenen Werte werden direkt im Display des Handreglers angezeigt.

aber inzwischen etliche Decoder am Markt, die über mehrere Hundert CVs verfügen und bei denen es oft Sinn ergibt, mit einem PC-Programm den ganzen Decoder auszu- lesen. Bei 800 CVs kann man mit diesem Verfahren ca. 30 bis 50 Minuten einplanen.

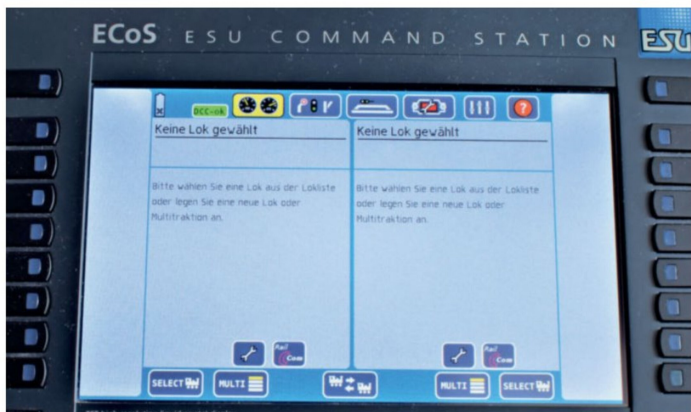
Die Historie

Es wird schnell klar, dass eine intelligente Rücklieferung von Daten der Fahrzeug- decoder sinnvoll ist. Wiederum war es Bernd Lenz, der sich so ein System aus- dachte und an die Öffentlichkeit brachte. Erste Entwürfe waren bereits etwa 2004 bei der NMRA öffentlich einsehbar. Lenz hat dann aber erst mal ohne die NMRA bei der Entwicklung des nun RailCom genannten Systems weitergemacht. Nach einem Zwischenschritt über eine RailCom-Arbeitsgruppe aus verschiedenen Herstellern ist das System nun ganz offiziell bei RailCommunity – Verband der Hersteller Digitaler Modellbahnprodukte e. V. – gelandet. Die technische Spezifikation ist auf den RailCommunity-Seiten als RCN-217 ver- fügbar. RailCommunity arbeitet weiter aktiv an der Verfeinerung und dem Ausbau des Systems. Die Wortmarke RailCom ist weiterhin für die Lenz Elektronik GmbH geschützt.

Die Technik

Damit ein Decoder etwas zurücksenden kann, müssen zwei Bedingungen erfüllt sein: Der Decoder muss die Energie zum Senden haben, und er muss eine Möglich- keit zum Senden bekommen. Bei RailCom wird das vergleichsweise einfach gelöst: Die Energie zum Senden bekommt der Fahr- zeugdecoder aus einem Kondensator auf dem Decoder selbst. Die Decoder müssen daher entsprechend ausgerüstet sein. Es reicht aber schon ein vergleichsweise klei- ner Kondensator, der praktisch keinen Ein- fluss auf die Decodergröße hat. Inzwischen ist es problemlos möglich, auch mit kleins- ten Decodern RailCom zu betreiben, wie es zum Beispiel ESU beim nur 7 x 8 mm gros- sen Lokpilot-5-micro-Decoder macht.

Eine Möglichkeit zum Senden zu be- kommen ist da schon etwas kniffliger. Die Digitalzentrale oder ein angeschlossener Booster muss dafür den kontinuierlichen Datenstrom zum Decoder unterbrechen und die Sendeleitung kurzschliessen. Dies ge- schieht nach jeder DCC-Nachricht. Hier wird eine RailCom-Lücke in den Datenstrom



Blick auf das Display der ESU EcoS. Die grüne «DCC-ok»-Anzeige oben links zeigt, dass über RailComPlus eine Lok gefunden wurde. Durch Antippen des RailComPlus-Buttons unten kann man die neue Lok direkt auf einem Handregler übernehmen. Bei RailComPlus-Fahrzeugen werden direkt auch der richtige Lokname und die richtigen Funktionssymbole mit angezeigt.



Die SD40-2 links wurde automatisch per RailComPlus angemeldet. Man kann hier auch die passenden Funktionssymbole sehen, die automatisch geladen wurden. Bei der Kof rechts sind nur Universalsymbole zu sehen, da diese Lok von Hand angelegt wurde. Oben links im grünen Verlaufs Balken läuft gerade noch das Anmeldeverfahren eines mfx-Decoders. Die automatische Anmeldung von mfx und diejenige von RailComPlus sind ähnlich, allerdings dauert die mfx-Anmeldung wesentlich länger.

mit einer Größe von maximal 488 Mikro- sekunden eingefügt. Die Lücke wird an einer Stelle gesendet, bei der bei herkömmlichen DCC-Zentralen die Preamble aus Eins-Bits einer DCC-Nachricht gesendet wird. Damit alles kompatibel bleibt, müssen die fehlen- den Einsen nach der RailCom-Lücke nach- geholt werden. Für den Fall, dass ein Boos- ter die RailCom-Lücke erzeugt, muss eine DCC-Zentrale 16 Eins-Bits senden. So blei- ben nach der RailCom-Lücke noch mindes- tens 11 Eins-Bits übrig, wie es die DCC- Norm erfordert.

Innerhalb der RailCom-Lücke kann der Decoder bis zu acht Byte Daten übertragen.

Die Lücke ist organisatorisch in zwei Kanäle geteilt. Im ersten Kanal wird vor allem die Adresse des Decoders übertragen und im zweiten Kanal alle anderen Daten. Die Übertragung im ersten Kanal erfolgt kontinuier- lich, das heisst, ein Decoder sendet nach jedem DCC-Paket seine Adresse. Daher kann ohne weitere Tricks immer nur ein Decoder in einem RailCom-Abschnitt er- kannt werden. Zwei gleichzeitig sendende Decoder in einem Abschnitt überlagern sich und führen zu falschen Ergebnissen.

Im zweiten Kanal werden alle anderen Daten gesendet, zum Beispiel CV-Werte. Dies geschieht nur auf Anforderung und



ESU stellt neben Digitalgeräten auch Fahrzeuge her. Die SD40-2 ist natürlich wie alle anderen ESU-Lokmodelle auch mit moderner Elektronik vollgestopft und harmonisiert hervorragend mit der ECoS.



Der ECoS-Detektor RailCom ist ein echtes Plug-and-Play-Gerät. Eine Konfiguration ist nicht notwendig. Das Einbinden der Abschnitte in das Gleisbildstellpult der ECoS ist kinderleicht.

nur in einer Lücke nach einem an den Decoder adressierten Paket.

Lokale und globale Detektoren

Die gesendeten Daten der Decoder müssen in irgendeiner Form auch wieder gelesen werden. Dafür gibt es entsprechende RailCom-Detektoren. Grundsätzlich unterscheidet man hier zwischen globalen und lokalen Detektoren. Die globalen Detektoren sind an zentraler Stelle angeordnet, also zum Beispiel an der Zentrale oder an einem Booster. Diese Detektoren dienen zum Lesen der Kanal-2-Nachrichten, also der Daten, die direkt vom Decoder angefordert wurden. So kann man mit diesen globalen Detektoren zum Beispiel die Daten der Konfigurationsvariablen (CVs) lesen. Auch spezifische Rückmeldungen der Decoder, zum Beispiel Ist-Fahrstufe oder Last, sind hier möglich.

Lokale Detektoren hingegen sind immer direkt einem Gleisabschnitt zugeordnet. Diese Detektoren dienen vor allem der Decodierung der Kanal-1-Nachrichten, also der Adresse des Decoders. Nebenbei werden normalerweise auch die Kanal-2-Nachrichten des Decoders mitgelesen, allerdings hängt die weitere Verarbeitung vom jeweiligen Digitalsystem ab.

Mit dem Bus zur Zentrale

Lokale Detektoren müssen die gewonnenen Informationen irgendwie weiterverarbeiten. Im einfachsten Fall ist ein Display direkt am Detektor angebracht. Mit solchen Displays kann man gut eine Anzeige für einen Schattenbahnhof realisieren. Derartige Displays sind zum Beispiel von Lenz und Tams erhältlich. Andere Detektoren ver-

fügen über Anschlüsse zu einem Digitalbussystem, zum Beispiel CAN-Bus, ECoSlink, BiDiB oder LocoNet. Anbieter für diese Systeme sind ZIMO, Roco, ESU, Tams, Fichtelbahn und Uhlenbrock. Über die Bussysteme wird die Adresse des detektierten Decoders zusammen mit einer Adresse des Abschnitts weitergegeben. So kann ein Steuerungsprogramm die Adresse eindeutig einem Abschnitt zuordnen. Als kleine Nebenleistung liefern die lokalen Detektoren über das Bussystem normalerweise auch Kanal-2-Nachrichten mit. Praktischerweise kann man damit per POM Read während der Fahrt den Decoder auslesen.

Vier Loks in einem Abschnitt

Einige Anbieter von RailCom-Detektoren können bis zu vier Fahrzeuge in einem Abschnitt detektieren. Möglich wird das dadurch, dass hier Kanal 1 und Kanal 2 miteinander kombiniert werden: Einem einmal erkannten Fahrzeug wird gesagt, dass es seine Adresse nicht mehr in Kanal 1, sondern nur noch in Kanal 2 senden soll. Dadurch wird Kanal 1 frei, um das nächste Fahrzeug zu erkennen. Dank der hohen Geschwindigkeit von RailCom passiert der gesamte Vorgang in wenigen Sekundenbruchteilen und ist so schnell abgeschlossen. Über dieses Verfahren können bis zu



Im Gleisbildstellpult der ECoS kann man die RailCom-Abschnitte des Detektors ganz einfach einbinden. Angezeigt werden die Adresse, der Name und die Aufgleisrichtung. Bei einem Zweileitersystem kann man über RailCom erkennen, in welcher Richtung ein Fahrzeug auf dem Gleis steht.

vier Loks in einem Abschnitt erkannt werden, was zum Beispiel die Steuerung von Mehrfachtraktionen erleichtert.

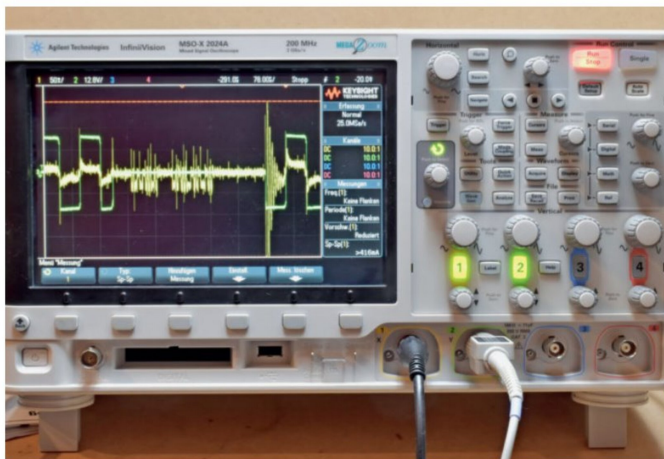
RailCom mit dem Plus

Die Firma ESU ist schon frühzeitig auf den RailCom-Zug mit aufgesprungen und hat die RailCom-Erweiterung RailComPlus entwickelt. Dabei werden neu erkannte Fahrzeuge automatisch an der ECoS-Zentrale angemeldet und unter anderem auch direkt die passenden Funktionssymbole geladen. Gerade bei Loks mit vielen Soundfunktionen ist das ein Feature mit erheblichem Mehrwert, kann man hier doch gut an den Symbolen erkennen, welcher Sound abgespielt wird. ESU hat hier auch immer wieder neue Ideen. So kann man zum Beispiel für Mehrfachtraktionen eine Lok als Master und die restlichen Loks als Slaves bestimmen. Die Fahrzeuge melden sich dann gemeinsam von selbst an einer ESU-Zentrale an.

Die Praxis

Bis auf Märklin setzen alle grösseren europäischen Anbieter von Digitalsystemen auf RailCom. So gut wie alle erhältlichen Decoder können heutzutage RailCom-Nachrichten senden, und nahezu alle Booster können die benötigte RailCom-Lücke erzeugen. Bei den Digitalsystemen mit integriertem globalen Detektor sieht es dann aber schon etwas übersichtlicher aus: Roco, ZIMO, ESU, Fichtelbahn und Lenz haben einen globalen RailCom-Detektor in ihre Zentralen integriert und können so schnelles Lesen von Konfigurationsvariablen per RailCom anbieten. Tams, Uhlenbrock und Digikeijs verfügen über lokale Detektoren, die zusätzlich Kanal-2-Nachrichten lesen und weitergeben können. Mit Uhlenbrocks MARCO-Bausteinen zum Beispiel kann man die gelesenen Werte auf dem Display einer Intellibox II anzeigen. Bis auf Lenz haben alle genannten Hersteller lokale Detektoren für das jeweilige Bussystem im Programm, mit denen sich abschnittsbezogene Fahrzeugerkennungen aufbauen lassen.

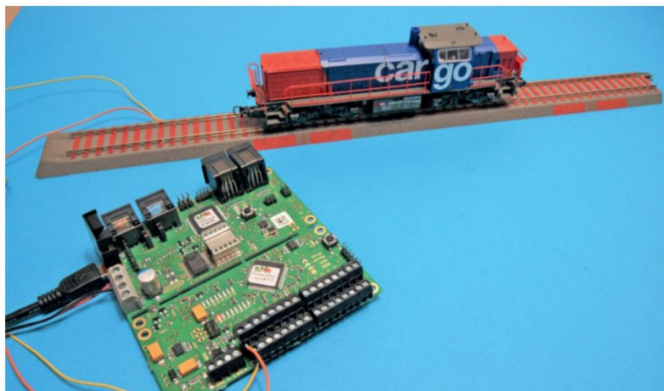
Die meisten PC-Steuerungsprogramme können in ihrer aktuellen Version RailCom nutzen. Diese Programme unterstützen im Normalfall eine Vielzahl von Digitalsystemen und die jeweiligen Spezialitäten. Das gilt auch für RailCom. Hier werden ebenfalls die Möglichkeiten der abschnittsbezogenen Adresserkennung genutzt. Programme wie Windigipet, iTrain und Rocrail



Eine RailCom-Nachricht in freier Wildbahn kann man mit einem Oszilloskop einfangen. RailCom ist in zwei Kanäle aufgeteilt: Links im Kanal 1 wird die Adresse übertragen. Im Kanal 2 wird hier die Ist-Fahrstufe gesendet.



Bereits mit der als Einsteigerzentrale konzipierten weissen z21 von Roco kann man Decoder per RailCom lesen. Im einfachsten Fall geschieht dies mit Rocos Serviceprogramm Maintenance Tool und POM Read.



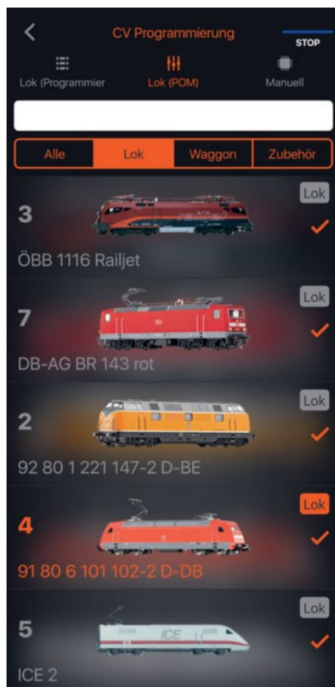
GBMBoost und GBM16TS von Fichtelbahn sind so etwas wie RailCom-Leckerbissen. Auf der Doppelplatine sind Zentrale, Booster und 16-fach-RailCom-Rückmelder vereint. Als Bus dient der schnelle BiDiB.



Natürlich kann man auch mit der Z21-App bequem vom Handy aus die CVs mittels einer z21 per RailCom auslesen.



Zum Auslesen von Decodern per RailCom muss man immer die Hauptgleisprogrammierung (POM) benutzen. In der Z21-App werden bei den wichtigsten CVs auch Erläuterungen zu den Einstellungen angezeigt.



Die CV-Programmierung kann mit der Z21-App auch per POM erfolgen. In dem Fall werden CVs per RailCom ausgelesen und angezeigt.

integrieren die RailCom-Möglichkeiten besonders gut.

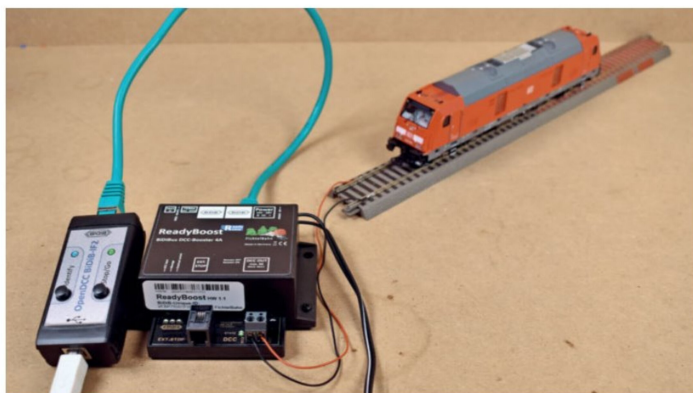
Programmier-systeme mit voller RailCom-Unterstützung sind noch relativ selten. Neben firmenspezifischen Lösungen wie bei ZIMO mit dem Programmiergerät MXULFA und der passenden Software ZCS ist hier vor allem das firmenübergreifende Projekt DecoderDB interessant. Bei DecoderDB erstellen freiwillige Enthusiasten auf Basis der Bedienungsanleitungen der Decoderhersteller Decoderbeschreibungsd Dateien in einem einheitlichen Format. Diese Dateien sind in einer Datenbank, der DecoderDB, gespeichert und online erreichbar. Programmierprogramme, welche diese DecoderDB integrieren, sind immer bei allen Decodern auf dem aktuellen Stand. Bis jetzt ist die DecoderDB bei Windigipet und beim BiDiB-Monitor integriert.

RailCom auf dem Weg

Rund 15 Jahre nachdem die ersten Decoder RailCom-Meldungen gesendet haben, ist RailCom ein gutes Stück weitergekommen, und es gibt einige sinnvolle Anwendungsmöglichkeiten. Nahezu alle europäischen

Decoderhersteller liefern Decoder mit integrierter RailCom-Funktion. Booster, Rückmelder und Detektoren mit RailCom-Funktionalität sind bei fast allen europäischen Herstellern erhältlich. Es sind vor allem wir

Modellbahner, die sich an dieses RailCom gewöhnen müssen. Einfach ausprobieren hilft immer, und Sie werden schnell merken, dass RailCom einen echten Mehrwert bietet.



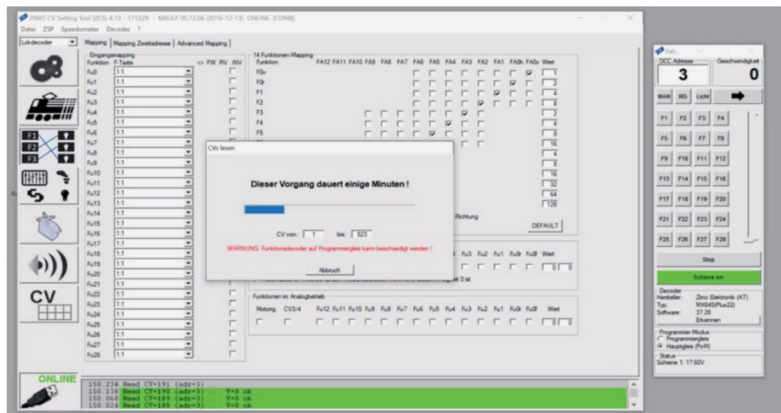
Die Firma Fichtelbahn ist der kommerzielle Zweig der OpenDCC-Bewegung um Wolfgang Kufer. Bei Fichtelbahn ist die Kombination aus IF2 und ReadyBoost erhältlich. Beides zusammen ergibt eine Digitalzentrale mit globalem RailCom-Detektor. So ist die Kombination auch als Programmiersystem verwendbar.



Auch mit der schon fast altherwürdigen Multimaus kann man an Rocos z21start schon per RailCom CVs auslesen.



ZIMOS MXULFA kann sowohl stand-alone als auch als PC-Gerät benutzt werden. Neben der Möglichkeit von Decoderupdates, dem Aufspielen von Sound, kann man das Gerät als Programmierstation und für Testfahrten verwenden. Ein RailCom-Detektor für das schnelle Auslesen von CVs ist integriert. Das Aufspielen von Updates funktioniert auch stand-alone. Die Updatedateien befinden sich hierbei auf einem USB-Stick.



Das Programm ZCS ist die ideale Programmiersoftware für ZIMO-Decoder. Im Zusammenwirken mit dem Programmier- und Updategeräte MXULFA kann die Software ihre Stärken voll ausspielen. Für das schnelle Lesen von 823 CVs sollte man den Programmiermodus auf Hauptgleis stellen. Dann erfolgt eine schnelle Auslesung per RailCom.

Zimo war der erste Hersteller, der einen globalen Detektor in seine Zentrale eingebaut hat. Selbstverständlich können auch die aktuellen Geräte alle RailCom. Das SteIn-Modul rechts ist der RailCom-Gleisbelegtmelder im ZIMO-System.





Bau | Peter Marriotts neues Anlagenprojekt im Massstab 1:87 (Teil 3)

Mauern und Blümchen

In dieser LOKI zeigt uns Peter Marriott, wie er seinem Anlagenprojekt, einem innerstädtischen Bahnhof irgendwo in der Schweiz, Stützmauern, Strassenbeläge und Trottoirs verpasst hat. Dabei hat der Modellbauer – wenn immer möglich – auf Artikel zurückgegriffen, die bereits seit Langem in seiner heimischen Werkstatt herumliegen sind.

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

Mich reizte es schon immer, einen Zug über eine Stützmauer rollen zu lassen. Deshalb wollte ich auf meiner neuen Anlage unbedingt solch eine Szenerie darstellen. Die Zubehörerhersteller Busch, Faller, Heki, Merkur und Noch bieten eine schöne Auswahl an leichten Hartschaumwänden. Einige können leicht gebogen werden, andere verfügen über Strebepeiler und/oder Bögen in verschiedenen Grössen und Formen. Bei Scalescenes sind zahlreiche Wandeffekte zu kaufen, die Sie zu Hause



Dies sind die Kunststoffwandtypen von Faller, die ich schlussendlich für meine Anlage ausgewählt habe.



Ich habe leicht verdünnte Betonfarbe mit einem breiten Pinsel aufgetragen. Die Farbe füllte alle Fugen im Ziegel- und Mauerwerk aus.



Zum Bemalen der Ziegel- und Steinoberflächen verwendete ich Pastellstifte von Derwent: Pimento, Raw Umber und Sepia.

ausdrucken können. Und Superquick wie auch andere Firmen führt eine grosse Auswahl an Papierbögen mit Ziegelstein- und Steinmusterung für Wandverkleidungen im Sortiment.

Ich hatte eine ganze Reihe von entsprechenden Produkten auf Lager und entschied mich schlussendlich für vier Kunststoffwandabschnitte in zwei verschiedenen Stilen von Faller. Die Teile wurden in verschiedenen Farben hergestellt. Meine Wahl fiel auf diese Produkte, weil sie genau die richtige Höhe für meine geplante H0-Mauer hatten. Zudem musste ich so nicht erneut das Portemonnaie zücken. Allerdings fragte ich mich, ob es mir gelingen würde, die beiden verschiedenen Wandtypen optisch miteinander zu verschmelzen. Denn das eine Produkt hatte Stein-, das andere Ziegelsteinoptik.

Ich beschloss das Weiteren, Scalescenes-Produkte zu verwenden, um die Bögen mit Papier in Ziegelsteinoptik auszufüllen. Von der Website der Firma (www.scalescenes.com) hatte ich einige Blätter heruntergeladen. Ich wollte zunächst ausprobieren, was am besten passen könnte.

Die Herstellung der Wände umfasste vier Schritte. Zunächst habe ich mit einem Spray mit grauer Farbe die Teile grundiert. Zweitens strich ich den Farbton «Beton» von Woodland Scenics Earth Colours leicht verdünnt über die Wandabschnitte, um den Anschein von Mörtel zwischen den Steinen und Ziegeln zu erwecken. Drittens benutzte ich weiche Buntstifte, mit denen ich das Muster der Ziegel und des Mauerwerks optisch

hervorgehoben habe. Schliesslich füllte ich die Bögen mit roten Ziegelsteinbögen von Scalescenes aus, um einen Kontrast zum grauen Mauerwerk zu schaffen.

Scalescenes ist unter Modellbauern zu einem bekannten Namen geworden. Es handelt sich um eine Onlinefirma mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis, die eine stetig wachsende Palette von Gebäuden im Massstab N und 00/H0, Schiffen, Strassenbelägen, Ziegel- und Steinbögen und vielem mehr anbietet. Die Bausätze können auf der Scalescenes-Website gekauft, heruntergeladen und dann ausgedruckt werden und sind auch für Scratch-Builder und Kit-basher geeignet.

So gehen Sie vor

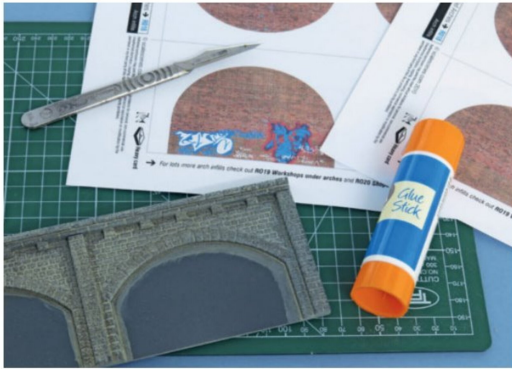
Besuchen Sie die Website von Scalescenes, und wählen Sie die Artikel aus, die Sie kaufen möchten. Nehmen Sie die Zahlung online vor, anschliessend erhalten Sie per Mail zwei PDF-Dateien. Eine davon ist der Bausatz, der aus mehreren A4-Vollfarbseiten besteht. Das andere PDF enthält illustrierte Farbanleitungen. Sobald die Dateien heruntergeladen sind, können Sie sie auf Ihrem Computer speichern und so oft Sie wollen ausdrucken. Die Bausätze sind in verschiedenen fotobasierten Texturen erhältlich, darunter Ziegelsteine (verschiedene Farben und Fugen), Beton oder Stein. Die Anleitungen sind einfach zu befolgen.

Vor dem Drucken der Blätter lohnt es sich, die Düsen des Druckers zu reinigen – eine schlechte Druckqualität kann Ihr Modell ruinieren. Es ist zudem von Vorteil,

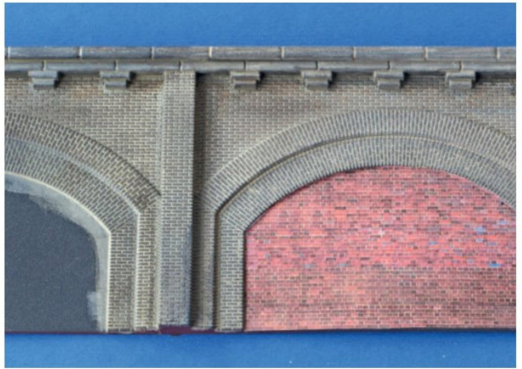
beim Drucker die Option «beste Druckqualität» einzustellen. Obwohl auch Economy-Papier verwendet werden kann, finde ich, dass im Sinne des besten Endergebnisses Papier höherer Qualität (Fotopapier für Schilder usw.) verwendet werden sollte. Sollte das Papier einen leichten Glanz aufweisen, kann das Modell nach der Fertigstellung mit Mattlack besprüht werden.

Das bedruckte Papier wird auf Karton geklebt. In der Anleitung erfahren Sie, welche Kartonstärke geeignet ist. Für den Bau benötigen Sie ein Schneidebrett, ein scharfes Bastelmesser, einen Klebestift, ein Stahllineal und eine Auswahl an Kartons verschiedener Stärken. Am Ende des Bauprozesses kann ein wenig Acrylfarbe zusammen mit einem dicken Filzstift (normalerweise schwarz) eingesetzt werden. Auch ein Mattlackspray ist von Nutzen.

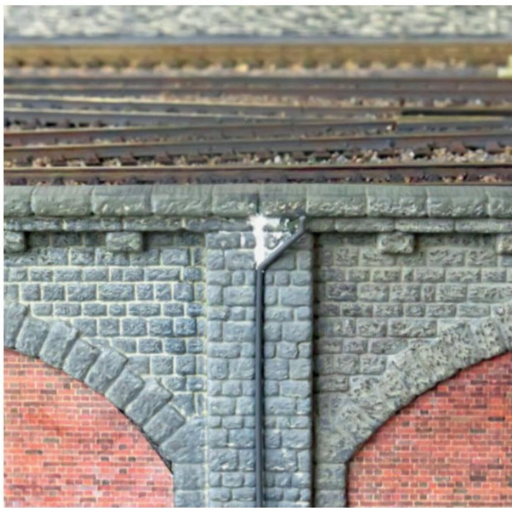
Als sich der Bau dieses Teils der Anlage langsam dem Endstadium näherte, bemerkte ich die unschönen Spalten zwischen den einzelnen Mauerabschnitten. Ich erwog zwei Möglichkeiten: die Lücke mit Füllmaterial zu füllen oder sie hinter einem Abflussrohr zu verstecken. Ich entschied mich schlussendlich für beide Möglichkeiten. Ich schnitt Plastikabflussrohre mit einem scharfen Bastelmesser zurecht und befestigte sie mit mehreren Tropfen Deluxe Materials Speed Bond an der Wand. Nachdem der Kleber getrocknet war, füllte ich den Spalt oberhalb des Abflussrohrs mit Deluxe Materials Create and Shape, liess das Ganze über Nacht trocknen und bemalte es am nächsten Tag mit Woodland Scenics Earth Colours.



Das sind die Zutaten für die Verwendung von Scalescenes-Bausätzen. Ich habe mich für ein Ziegelsteinmuster mit Graffiti entschieden.



Die bemalten und gealterten Stützmauern. In einem der Bögen ist bereits das Papier mit dem roten Ziegelsteinmuster eingeklebt.



Nach dem Zuschneiden des Plastikabflussrohrs befestigte ich es quer über dem Spalt. Diesen füllte ich anschliessend mit Füllmaterial.



Ein kleiner Anstrich am nächsten Tag: Die Lücke ist verborgen, und die Wand sieht nach diesem Finetuning viel realistischer aus.

Strassenbelag und Trottoir

Dann ging ich zum Bau des Strassenbelags sowie des Trottoirs über. Ich habe die gesamte Grundplatte mit Montageplatten abgedeckt, um eine gute glatte Oberfläche zu erhalten. Sie können in Hobbygeschäften für wenige Franken pro A1-Blatt erstanden werden. Sie sind in verschiedenen Farben erhältlich und haben eine Dicke von 2 mm. Um die Platte vorzubereiten, benutzte ich feines Sandpapier von Tamiya. Damit glättete ich die Unebenheiten auf der Montageplatte, dann wischte ich mit einem feuchten Tuch den Staub ab. Ich mischte zwei Farben von Woodland Scenics: Asphalt und White Earth Colours. Diese habe ich bereits bei früheren Strassenbelägen erfolgreich verwendet – sie trocknen schön und glatt

auf der Unterlage aus, ohne die winzigen Unebenheiten, wie sie bei Acrylfarben vorkommen können. Mit dieser Mischung habe ich die Platten bestrichen.

Es gibt mehrere Firmen, die Produkte zur Darstellung von Trottoirs herstellen, darunter natürlich Scalescenes. Auch Busch führt entsprechende Artikel für Spur H0 im Sortiment: Kunststoffplatten, die mit Modellspachtelmasse hochkant zusammengefügt werden müssen, um die Fugen zu kaschieren. Von Metcalfe sind sowohl für Spur N als auch für 00/H0 selbstklebende Kartonplatten in verschiedenen Grössen mit unterschiedlichen Ecken und vorgestanzten Bordsteinen erhältlich.

Im Einklang mit meinem Motto «Benutze das, was du bereits vorrätig hast» habe ich

entschieden, für diese Anlage Papierbögen mit Pflasterplatten und Bordsteinen von Superquick (www.superquick.co.uk) zu verwenden – sie liegen bei mir seit etwa 35 Jahren in einer ungeöffneten Plastiktüte herum. Diese werden am besten auf eine Montageplatte geklebt, um einen gewissen Höhenunterschied gegenüber der Strasse zu gewährleisten.

Der Pro Grass Precision Applicator von WW Scenics wurde speziell für die Bepflanzung mit elektrostatischem Gras auf engem Raum entwickelt. Mit diesem Gerät lässt sich zum Beispiel um Gebäude herum leicht eine dünne Unkrautlinie pflanzen. Ich durfte feststellen, dass die Anwendung viel Spass macht und gute Ergebnisse liefert. Der Applicator wird mit einer 9-V-Bat-



Die Fugen habe ich mit Create and Shape von Deluxe Materials ausgefüllt. Dann habe ich mit Tamyia-Sandpapier alles glatt geschliffen.



Die Farben zur Bemalung des Strassenbelags mischte ich in einem Plastikbecher. Die beiden Farben sollten sehr gründlich vermisch werden.



Die selbstklebenden Steinpflasterplatten von Metcalfe. Obwohl sie einzeln verlegt werden müssen, zieht sich der Prozess nicht endlos in die Länge.



Auch der deutsche Hersteller Busch bietet entsprechende Produkte an. Dieses Gehwegplatten-Set besteht aus Spritzgussteilen.




Ich habe mich schlussendlich jedoch für Superquick-Pflastersteinbögen entschieden, die ich seit über 35 Jahren auf Lager habe.



Ich faltete die Bögen unter Zuhilfenahme eines Lineals, dann befestigte ich sie mit einem Klebestift an Montageplatten.



Für das Kleben des Trottoirs benutzte ich Weissleim. Wo es nötig war, verwendete ich einen Schaumstoffnagel von Woodland Scenics.

terie betrieben, die 15 kV Gleichstrom liefert, um das Gras aufzuladen. Das Gerät wird komplett mit Graskleber und zwei Probenbeuteln mit verschiedenfarbigem, kurzem, grünem Gras geliefert. 

So erzielen Sie die besten Resultate:

- Verwenden Sie Grasfasern bis maximal 4 mm.
- Füllen Sie den Behälter des Applicator zu $\frac{3}{4}$ mit Fasern, und halten Sie ihn senkrecht, damit nichts vor dem «Pflanzen» herausfällt.
- Tragen Sie den Kleber auf.
- Verbinden Sie die Klemme zum Beispiel mit einer nahe gelegenen Schiene, und schalten Sie den Applicator ein.
- Bewegen Sie das Gitterteil des Applicator einige Zentimeter über dem Klebstoff hin und her.



Nun kommt die Mauer ins Spiel. Die Lücke zwischen den Wandteilen und dem Trottoir habe ich später mit Schaumstoffkleber gefüllt.



Die weissen Markierungen auf den Strassen habe ich mit einem White Road Striping Pen von Woodland Scenics aufgemalt.



Mit dem Pro Grass Precision Applicator von WW Scenics kann dort sehr gut gearbeitet werden, wo es eng wird, zum Beispiel am Sockel einer Mauer.



Die Stützmauer und das Trottoir nach der Anpflanzung von Unkraut und Blümchen. Das Velo ist vom holländischen Hersteller Artitec.





Bau | Diorama Steffenbachbrücke auf der DFB-Bergstrecke in HO

Eine geniale Konstruktion

Karl-Ernst Klee kann getrost als Pontifex bezeichnet werden, baut er doch Brücken(-Dioramen) wie am Fließband. Letztes Jahr präsentierte er in der LOKI den Bärentritt in der Zügenschlucht und eine Brücke über den Ova da Bernina. Diesmal ist es die Steffenbachbrücke im Kanton Uri. Und auch diese Brücke hat Klee nie in natura gesehen.

Von Karl-Ernst Klee (Text/Fotos)

Die Steffenbachbrücke befindet sich im Kanton Uri zwischen Realp und Tiefenbach auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) auf 1765 Metern über Meer und hat einen hohen Bekanntheitsgrad. Verantwortlich dafür ist ihre geniale Konstruktion, die 1925 – das war immerhin vor 95 Jahren – von der Maschinenfabrik Th. Bell & Cie. aus Kriens bei Luzern erstellt wurde. Die erste Brücke war ein Steinbogenviadukt und wurde, noch bevor ein

Zug darüberfuhr, im Mai 1916 von einer abgehenden Lawine zerstört.

Die Steffenbachbrücke ist eine 36 Meter lange Stahlkonstruktion, die durch ein brillantes System im Herbst ab- und im Frühjahr wieder aufgebaut werden kann. Dadurch ist sie absolut vor Lawinen, die im Steffenbachobel niedergehen, geschützt. Die Brücke hat eine Steigung von 110 Promille und ist nur mit einem Zahnstangengleis zu befahren.

Die grösste Höhe der Brücke über dem Steffenbach beträgt 17 Meter. Die drei einzelnen Träger der Brücke haben eine Länge von 11,30, 13,29 und 11,65 Metern. An den Windlagern ist je ein Montagebock montiert. Diese Böcke werden zur Montage der Brücke benötigt. Dabei kommt auch noch ein Hilfsbock zum Einsatz, über den dann die Seilzüge zum Anheben der Brückenteile geführt werden. Die komplette Brücke wiegt sehr stolze 47 Tonnen.

Das Diorama

Das Diorama hat eine Grösse von 90 x 35 cm. Auf einer Bodenplatte aus 6 mm dickem Pappsperrholz werden schichtweise 20 mm starke Styrodurplatten geklebt. Die abge-schrägten Widerlager werden in einer Form aus Styrodurplatten hergestellt, die ich mit Modellgips ausgiesse. Nach dem Antrocknen werden die Steinfugen eingeritzt.

Die Brückenportale haben eine Breite von 60 mm und eine Höhe von 155 mm. Sie werden nun im Abstand von 410 mm (Brückenlänge) in dem Diorama ausgerichtet und eingesetzt. Die Steigung der Strecke von elf Prozent ist zu berücksichtigen.

Die Brücke

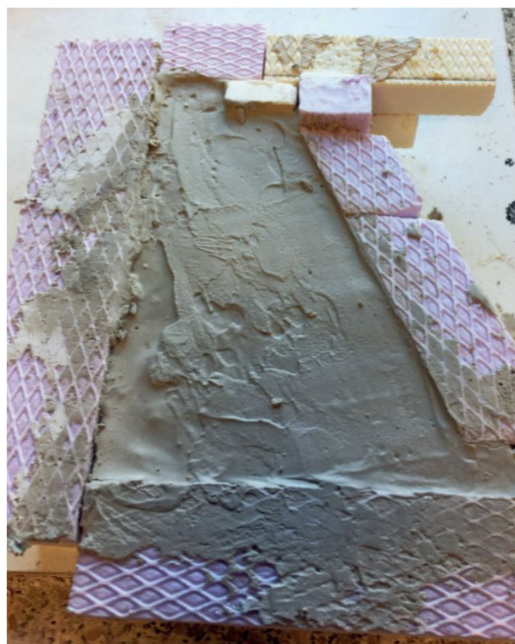
Für den Bau der Brücke verwende ich Evergreen-Profile. Für die Hauptträger habe ich die Nr. 279 genommen. Die Querverstrebungen bestehen aus den Profilen Nr. 278 und 275. Diese Profile lassen sich zum Beispiel mit Uhu Plast Special sehr gut verkleben. Die beiden Stützen sind mit den Profilen Nr. 275 und 274 gebaut. Die beiden Hilfsböcke sind aus den Profilen Nr. 285



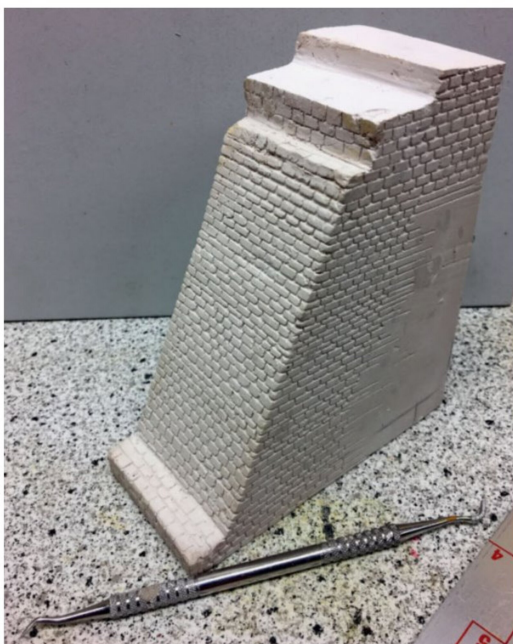
Das Diorama entsteht auf einer 6-mm-Sperrholzplatte. Der Geländeaufbau erfolgt mit Styrodurplatten.

hergestellt. Die Abstützungen dieser Hilfsböcke bestehen aus zwei Nr. 146 mit kleinen Abstandshaltern dazwischen. Sie haben jeweils eine Länge von ca. 110 mm. Die Montageböcke haben je eine abgehangte Plattform neben der Seilrolle. Sie sind aus dünnem Messingblech und einem Stück Laufstegrost von Weinert gefertigt. Die obere V-förmige Platte ist aus Evergreen Nr. 9015 hergestellt.

Bis auf die Länge der Brücke und die Höhe über dem Bach sind alle Masse nur geschätzt, da ich nirgends exakte Abmessungen gefunden habe. Die Brückenträger liegen auf einem Profil Nr. 285 auf. Die Messingprofile für die Laufstege sind 3,2 x 2 mm und 50 mm lang. Die Geländerpfosten aus 0,8 mm dickem Messingdraht und einer Länge von 15 mm werden angelötet. Danach werden die Profile auf die Hauptträger



Die Portal-Gussform ist aus Styrodur. Sie wird mit Modellgips gefüllt.



Hier der Gipsrohling mit bereits eingeritzten Mauerfugen.



Brückenköpfe und Gipsfelsen aus Giessformen werden mittels Baukleber in die Landschaft eingefügt.

geklebt und dabei auf die Steigung der Brücke von elf Prozent ausgerichtet. Die Weinert-Winkelprofile Nr. 3272 werden mit Sekundenkleber auf die Profile geklebt. Der Abstand der Profile muss die 9 mm breiten Roste aus Ätzblech (Weinert Nr. 3271) aufnehmen können. Diese werden aber erst später (nach der Lackierung der Brücke) aufgeklebt.

Die Brücke wird mit Revell Nr. 79 in Mattgrau lackiert – am besten mit der Airbrushpistole. Rostspuren habe ich mit Vallejo 71.129 Light Rust aufgetragen.

Die Holzschwellen, auf denen das Bemo-Zahnstangengleis (System Abt) aufliegt, bestehen aus 3 x 2 mm dickem Eichenholz. Dieses Holz sowie die verbauten Messingprofile bekommt man zum Beispiel bei

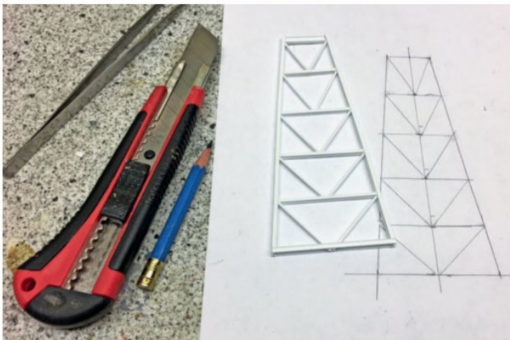
Architekturbedarf.de. Die Schwellen sind 26 mm lang, genauso wie die Breite der Brücke ohne Laufsteg. Ich habe 51 Schwellen verbaut. Diese werden dann als Auflage für das Flexgleis zwischen die Gleisschwellen geklebt. Man nimmt dafür am besten ein Stück Gleis als Schablone, da die Holzschwellen genau zwischen die Stahlschwellen passen müssen.

Der Hersteller Th. Bell & Cie. aus Kriens bei Luzern hat seinen Firmennamen auf der Brücke angebracht. Diesen Schriftzug habe ich bei der Fa. DS-Design als Decal anfertigen lassen.

Die Landschaft

Nachdem die Brücke so weit fertiggestellt ist, wird das Bahntrasse für das Zahnstangengleis aufgebracht. Dazu verwende ich eine Korkbettung von Heki, die ich auf das Trassenbrett aus Sperrholz klebe. Die Umrandung des Dioramas habe ich aus 6 mm dickem Pappelsperholz hergestellt und Seite für Seite mit Baukleber an die Styrodurlandschaft geklebt. Beim Anzeichnen der Geländekonturen auf das Sperrholz habe ich den Auftrag des Gipses mit etwa 4 bis 5 mm berücksichtigt. Die kleine Remise oberhalb der Brücke dient dem Aufbewahren von Werkzeugen für den Auf- und Abbau der Brücke. Sie wurde aus Styrodur hergestellt und mit Bruchsteinmauerwerk von Preiser verkleidet.

Nachdem der Haftputz aufgetragen und ausgetrocknet ist, befestige ich mit Weissleim Steine um den angedeuteten Bachlauf und streiche danach alles, inklusive der Brückenköpfe, mit Granitfarbe von Heki.



Die diversen Stützen der Brücke werden aus Evergreen-Profilen gebaut und nach der selbst erstellten Zeichnung exakt zusammengeklebt.



Auch die Hauptträger sind aus Evergreen-Profilen. Die Messingprofile für die Laufstege werden auf die Träger aufgeklebt und senkrecht ausgerichtet.



Die Auflagen für die Weinert-Laufroste werden mit Sekundenkleber befestigt.



Die Holzschwellen werden auf die richtige Länge geschnitten und aufgeklebt.



Brückenträger und Hilfsböcke werden mit Revell Nr. 79 (Mattgrau) lackiert.



Die Brücke ist fertiggestellt.
Nun folgt der Landschaftsbau.



Zunächst wurde alles mit Granitfarbe von Heki gestrichen. Nach dem Trocknen folgte eine dunkle Lasur, die sogleich mit einem Schwamm abgewischt wurde.



Dann wurden Felsen und Brückenteile mit Braun, Ocker und Schwarz bemalt.



Das Diorama wurde natürlich mit einem Elektrostaten begast.



Der Bachlauf wurde mit selbst gemischter grün-blauer Acrylfarbe belebt.




Am Brückengeländer sind hauchdünne Kupferdrähte befestigt.

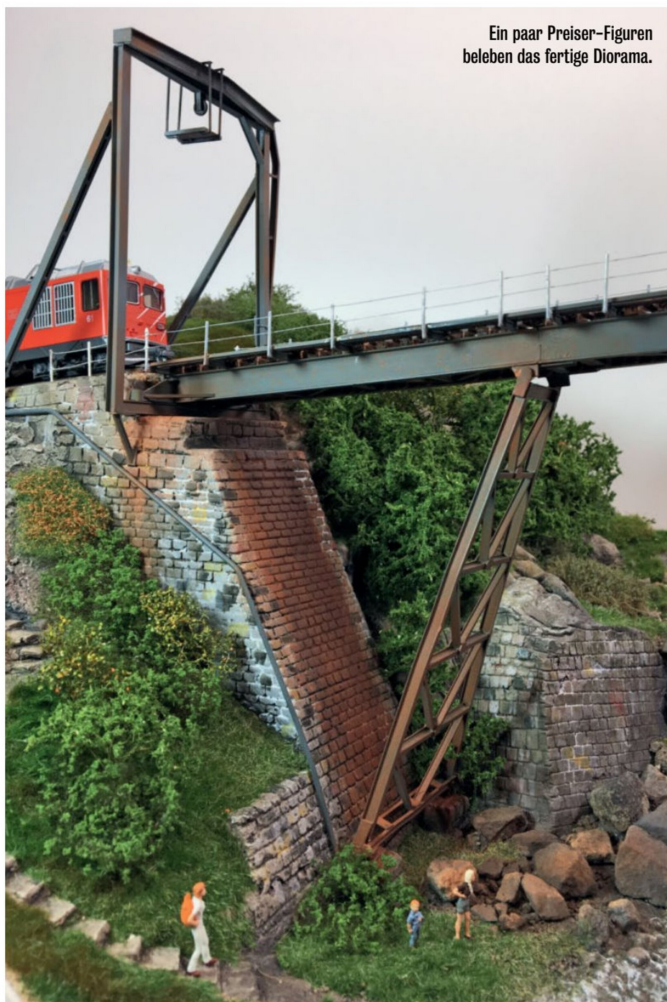
Nach dem Trocknen der Farbe trage ich eine dünne dunkle Lasur, die ich mir selbst gemischt habe, auf die gesamte Fläche auf. Diese wird dann mit einem Schwamm gleich wieder abgewischt. In den Vertiefungen bleibt so die dunkle Farbe zurück. Danach male ich die Felsen und auch die Brückenteile in Braun, Ocker und Schwarz an und tupfe die Farben mit einem kleinen Schwamm leicht ab.

Den Bachlauf belebe ich mit selbst gemischter grün-blauer Acrylfarbe. Das Wasser wird mit Woodland Nr. C1212 und C1211 gestaltet. Die Wellen werden mit weißer Acrylfarbe dargestellt.

Das Bemo-Zahnstangengleis mit Stahlschwellen, das ich vorher mit Rostfarbe lackiert habe, wird auf die Korkbettung aufgeklebt und dann eingeschottert. Dies geschieht mit dem bekannten Weissleim-Spülmittel-Verfahren.

Die Umrandung des Dioramas rolle ich mit einer Schaumstoffwalze mit Acrylfarbe lichtgrau seidenmatt. Dies unbedingt vor der Begrasung durchführen, damit keine Fasern in die Farbe gelangen. Jetzt kann man mit der Begrasung mit dem Elektrostaten beginnen. Die Büsche von Heki, Woodland und Martin Welberg werden festgeklebt und die Laufstege von Weinert mit Airbrushfarbe hellgrau lackiert. Die Löcher dürfen sich nicht mit Farbe zusetzen!

Nun werden die Laufstege mit wenig Sekundenkleber auf der Brücke fixiert. Am Geländer der Brücke habe ich einen hauchdünnen Kupferdraht befestigt und nachher hellgrau angemalt. Er wird einfach von den Endpfosten her gespannt. Beim Vorbild ist dies auch nur ein dünnes Stahlseil. Darum ist das Betreten der Brücke verboten! Ein paar Preiser-Figuren beleben das fertige Diorama. Für das auch befahrbare Schauspiel habe ich etwa vier Wochen Bauzeit benötigt. 



Ein paar Preiser-Figuren beleben das fertige Diorama.



Westend Pass & Dolores

Porträt | Felix Schibli und sein H0-Reich im Dachstock der «Linde» in Fislisbach

Irgendwo im Südwesten der USA

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 H0-Anlage nach US-Vorbild zeugt von Detailliebe, Bau- und Fahrfreude.



Von Thomas Schärer (Text) und Dani Hunziker (Fotos)

Die Zeit vergeht sechsmal schneller auf dem Netz der Westend Pass & Dolores im aargauischen Fislisbach. An der Kommandozentrale tickt eine Swatch, deren Sekundenzeiger wie gedopt über das Zifferblatt rast. Kürzlich ist Betriebsleiter (Dispatcher) Felix Schibli erstmals nach dieser Modellzeit gefahren. Ein grafischer Fahrplan zeigt Zeit, Orte, Geschwindigkeiten und Kreuzungspunkte. Wenn Felix Schibli Zeit und Lust hat, ist jeder einzelne Güter-

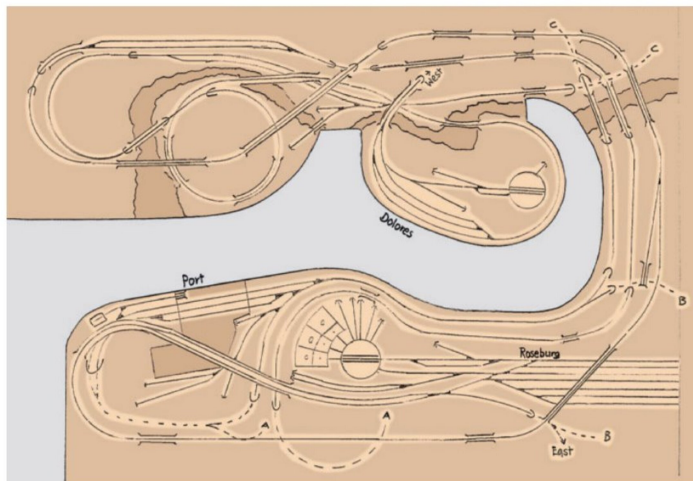
wagen mit Auftrags- und Zielcode im Umlauf. Das Zusammenstellen der Kompositionen kann schon mal eine Viertelstunde dauern. Noch länger, 18 Minuten, sind die Züge von Roseburg zur Endstation Dolores auf fast hundert Streckenmetern unterwegs. Das sind zwei Modellstunden. Die vergehen nicht nur bei ausserplanmässigen Ereignissen wie im Flug. Das Schöne an der Modellzeit: Sie fliesst ohne Konsequenzen, nicht unerbittlich, das Beschauen der Züge

auf der langen Fahrstrecke entfaltet meditative Qualitäten. So ist Westend Pass & Dolores eine wunderbare Gegenwelt zum hektischen Alltag im weitem bekannten Restaurant und Hotel Linde. Als Küchenchef trägt Felix Schibli zusammen mit seinen zwei Schwestern Verantwortung für über 50 Angestellte.

John Allen und der US-Railroad-Virus

Ausgerüstet mit Fotoapparaten und Lampen erklimmen wir die Treppen zum hohen Dachstock des 250 Jahre alten stattlichen Linde-Hauses. Wir betreten eine andere Welt, staunen und hören. Alles änderte sich auf Felix' Märklin-H0-Anlage mit M-Geleisen und schweizerisch-europäischem Fuhrpark, als er sich 1988 als 17-Jähriger das Buch «Railroading with John Allen» beschaffen konnte. Der US-Railroad-Virus hatte ihn und seinen Freund Remo Heimgartner erwischt, nur die technische Grundlage – das Märklin-Dreileiter-System – blieb. Al lens spektakuläre Anlage Gorre & Daphedit wurde zur Inspirationsquelle. Da sind sie allerdings nicht allein, Allen beeinflusste Generationen von Modellbauern. 1989 legten die unzertrennlichen Freunde los. Sehr schnell wuchs der hölzerne Unterbau und darauf meterhohe Styropor-Bauschaumberge und Felspartien, ein Fotoalbum zeigt eindrücklich frühe Baustappen. Im sichtbaren Bereich wichen die metallenen M-Geleise mit Fixraden flexiblen K-Geleisen. Remo – heute ist er Elektroingenieur mit einer eigenen Firma – war zuständig für die Elektronik. Die drei Stellpulte, die Fahrstrassenprogrammierung, die gesamte Verkabelung übernahm er. Es war seine Idee, Al lens Anlage neu zu interpretieren, und auch der Gleisplan stammt von ihm. Seit ein paar Jahren wohnt er in Zürich und findet leider weniger Zeit für die Anlage.

Nur schon die Grundfläche des Dachstocks, in etwa 30 Quadratmeter, erlaubte keine Eins-zu-Eins-Umsetzung des Vorbilds. Dennoch sind charakteristische Motive wie das Roundhouse, die Hafenanlage und ein zu umkreisender Felsporn, spektakuläre Brücken und auch einige Lokomotiven aus dem allenschen Universum erkennbar. Von 1997 bis 2007 stand der Bau weitgehend still, die Welt wollte erkundet sein, danach liess Felix die Verantwortung als junger Küchenchef und Familienvater kaum



Der von John Allens Anlage «Gorre & Daphedit» inspirierte Gleisplan.



Felix Schibli, Erbauer der Anlage und Chefoperator (rechts), fachsimpelt mit Autor Thomas Schärer.



Der Lokschuppen in Roseburg ist bloss dreiständig. Die restlichen Lokomotiven müssen unter freiem Himmel gewartet werden.

Zeit für Musse. Das hat sich geändert. Wie schon bei Baubeginn leitet ihn das Lustprinzip: Manchmal ist Felix Schibli jeden Tag in seinem Modellreich, wenn es zwischen Mittags- und Abendservice ruhiger wird in der Küche, dann wieder Monate nicht. Neulich sei er schlechter Laune gewesen, ein Abend mit 150 Reservationen stand bevor: «Ich zog mich mit einem Kaffee auf den Estrich zurück, liess einen Zug fahren, schaute einfach nur zu. Nach einer Viertelstunde war ich zufrieden.»

Die Anlage

Ausgangspunkt und grösster Bahnhof ist Roseburg. Von dort führt die Strecke über mehr als 30 – oft spektakuläre – Brücken, an jäh aufragenden Felsen entlang über den Westendpass runter zur Hafenstation Port, und dann weiter durch Schluchten und lange Tunnels nach Dolores hinauf. Dabei überwindet die Strecke einen Höhenunterschied von deutlich über einem Meter. In Dolores, einem kleinen Städtchen am Fuss einer Felswand, werden die Loks versorgt und auf einer Drehscheibe für die Rückfahrt gewendet. Eine kleine Gleislücke fehlt noch hinter Dolores, und der Operator könnte auf der ganzen Länge auch im Kreis

fahren. Aber warum sollte er? Umsetzen, rangieren, die Loks drehen und bekohlen ist zu verlockend. Mit der Taste F2 setzen die Loks sanft zurück und öffnen ihre Kadee-Klauen. So macht Rangieren Spass! Der Personenverkehr ist dürtig, die Haupt-

kunden entstammen der örtlichen Sargfabrik und einem Schotterwerk, zudem einem Schlachthof und einer Essigfabrik. Die Bahn bedient auch Zwischenstationen in den Bergen, die nicht über eine Strasse erreichbar sind. Vorwiegend lokale Güter-



Nr. 15, eine der zwei kleinen Mallets, ist die zugkräftigste Maschine der Bahn.

züge sind unterwegs, Personen werden mit einigen alten Holzwagen und einem die-selelektrischen Triebwagen befördert. Der Bahndirektor inspiziert seine Strecke regel-mässig in einem feudalen Schienenbus (ein abgewandelter Michelin-Triebwagen). Da die Bahn die Kontinentalscheide überwin-det und Dolores nicht Endstation bleiben wird, verkehren ab und zu auch Fernzüge.

«Ich bin ein Romantiker, liebe Berge, Brücken und von der Zeit gezeichnete Häuser.»

Felix Schiblis Anlage zeugt von Detailliebe, Bau- und Fahrfreude. Eine eher seltene ganz-heitliche Kombination. Seine Modellwelt ist in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts im Südwesten der USA situiert. John Allens Name fällt ab und zu, aber dieses Vorbild ist nicht übermächtig. Auf Felix' und Re-mos fiktiver Privatbahn fährt, was gefällt und Sinn ergibt – eher kleine Loks mit kur-zen Zügen. Massstäbliche Personenwagen würden auf den engen Radien unharmo-



Die Streckenkontrolle ist eben von einer ausgedehnten Tour zurückgekehrt.

Das Mauerwerk entstand aus Depronplatten.



nisch wirken. Trotz vielen Kurven und gars-tigen Steigungen wirkt die Anlage gross, auch grosszügig. Geschickt eingesetzte Spiegel verlängern den Güterbahnhof (freight yard) oder Schluchten optisch. Gelungen ist auch der bis in die Dachbalken hinaufreichende Hintergrund, gemalt und gesprayt mit Acrylfarben. Einzelne Partien sind aufklappbar oder herausnehmbar, sodass der Zugang zu allen Anlageteilen gewährt ist. Alles ist funktional und durchdacht. Auch wenn Felix sich nicht als grossen Planer sieht, der beispielsweise Steigungen und Kurvenüberhöhungen minutiös berechnet. Aber ein begnadeter Pragmatiker ist er alle-weil. Eine wenig betriebssichere Gleiswen-dei baute er kurzentschlossen zu einer lang gezogenen Schlaufe mit moderater Steigung aus. Die resultierende Verlängerung der Fahrzeit um mehrere Minuten störte nicht, im Gegenteil.

Die meisten Gebäude waren Holzbau-sätze amerikanischer Hersteller. Die zahl-reichen Eigenbauten entstehen aus diversen Materialien, am liebsten aus Holz. An einem einzelnen komplexen Gebäude ar-beitet der Bauherr manchmal über Mo-nate. Er zeigt Geduld und Entschlossenheit zugleich. Beim Fotoshooting irritiert eine sichtbare Diode über dem Fahrwerk der Mi-kado den Fotografen. Kurzerhand ist Acryl-farbe und Pinsel zur Hand, die Diode verschwindet unter einem dezenten Grauschwarz. Dann weckt ein Streckenposten unsere Aufmerksamkeit, noch ehe die Ka-mera positioniert ist, wird schnell noch eine Figur auf der Plattform fixiert.

Der Bauherr zeigt ein feines Gespür für Farben und Formen. Grellem und Glänzen-dem rückt er mit Pulverfarben und Air-brushpistole zu Leibe. Hie und da lässt er während des Fotoshootings ein Auto oder ein Fass verschwinden, das seinen Ansprüchen nicht genügt. Das Ausbleichen des Grases in den älteren Anlageteilen ist kein Problem, sondern eine willkommene Abwechslung. Malcolm Furlow, ein Meister des Weather-rings (Alterns), ist ein weiterer Referenz-punkt in Felix Schiblis Modellwelt. Vor drei Jahren hat er den Namen der Gesellschaft geändert, in einer konzentrierten Aktion versah er an zwei Nachmittagen alle seine 14 Betriebsloks mit neuen Beschriftungen.

Zwei überzählige Kesselwagen fungieren als Ölepot.
Die Zweimeter-Coronaregel wird eingehalten ...



Die Messingbekohlungsanlage war ein Fund auf dem Onlinemarktplatz Ebay.





Beim Betrachten der vielen Details vergeht die Zeit wie im Flug.



Die Überquerung des Yards von Roseburg mit einer Industrieanlage im Bau.



Einer der vielen Fine-Scale-Bausätze von George Sellios.



Die Autos (Jordan-Modelle) sind noch keine ernsthafte Konkurrenz für die Bahn.



Die Strasse ist zur Hälfte eine Spiegelillusion.

Rollmaterial

Die kurzen Züge und Lokomotiven haben einen eigenen Charme. Alle Personenwagen und Caboose sind im bahneigenen Rostrot lackiert und mit dem WP-Logo beschriftet. Der technische Chef spürt auch schon mal Drei-Fuss-Schmalspurwagen auf Normalspur um. Aber auch ein Rennpferd, eine Great-Northern-Pacific mit verkürzten Coaches, verkehrt auf der Bahn. Ein Traum wäre eigentlich Schmalspur gewesen, doch zu Baubeginn war es schwierig, amerikanisches Nebenbahn- oder Schmalspurmateriel zu beschaffen. Mit seinem Lehrlingslohn konnte Felix das vorhandene Märklin-Materiel auch nicht einfach auswechseln. Später dann war er ein guter Kunde bei Old Pullmann, aber auch hier war das Sortiment an kleinen Maschinen beschränkt. Erst das grosse Occasionsangebot von hochwertigen Messingmodellen aus den 1960er-Jahren im aktuellen Jahrtausend ermöglichte den Aufbau seiner Traumsammlung. Im Internet spürt er auch rare Holzbausätze (Fine Scale Miniatures, Sierra West) auf.



Aufwendige Brücken aus Holz (Trestles) waren in den USA in den 1930er-Jahren üblich.



Der Dieselloktriebwagen überquert die Sims Loop Steel Trestle.



Nr. 4 bezwingt auf der ersten Brücke des Sims Loops eine 3%-Steigung.



Wynot, der tiefste Punkt der Anlage, ist noch nicht fertig detailliert.



Nr. 14 auf der Devils Gulch Bridge reale 158 cm über dem Schluchtgrund. Die Stahl-H-Träger sind im Modell aus Holz.

Die Lokmodelle baute der technische Chef alle auf das Dreileitersystem um, rüstete sie mit Decodern (meist ESU), Spannungspuffern, Kadee-Entkupplern (PreciModels) und Sound aus. Teilweise liess er massgeschneiderte Antriebe mit Faulhaber-Motoren bauen (SB-Modellbau). Momentan sind 14 Loks im Einsatz. In jedem der drei grösseren Bahnhöfe ist eine Rangierlokomotive stationiert: In Roseburg eine Heisler, in Port eine Vulcan Duplex und in Dolores eine 0-3-0 Saddle-tank. Auf der Strecke verkehren zwei Consolidations (2-8-0), eine Prairie (2-6-2), ein Ten Wheeler (4-6-0), eine Pacific (4-6-2) und zwei kleine Mallets (2-4-4-2 und 2-6-6-2). Dazu kommen die erwähnten Triebwagen. Es brauchte viel Hartnäckigkeit, einige Fehlkäufe und technisch-elektronisches Geschick, diesen Wunschbestand zusammenzutragen und auszurüsten.

Gefahren wird digital von drei Trafos und einer Fernsteuerung aus. So können auf der weitläufigen Anlage vier «Operators» gleichzeitig wirken. Unfälle gibt es trotz Gegenverkehr und Kreuzungsbetrieb nicht, Freund Remo programmierte Blockstellen, Fahrstrassen und Signale. Die tadellos funktionierenden deutschen Signale auf der Strecke sind Relikte aus dem Grundstock der Anlage, sie sollen mit US-Vorbildern ersetzt werden. Aufwendig sind auf Holzbrücken (Trestles) und in den eingelassenen Geleisen im Hafen die Mittelleiter getarnt. Auch hinter der Drehscheibe verbirgt sich – gut verdeckt – solide alte Märklin-Technik. Wenn er neu anfangen würde, stiege er auf das Zweileitersystem um, meint der Gastgeber, der auch von Dead-Ends erzählt. So beschwerte er eine Lok so tüchtig, dass der alte Antrieb an seine Grenzen stiess, ein neuer musste her. Kompromisse erfordern Märklin-Weichen, vor allem zwei enge Doppelkreuzweichen. Bei den Wagen sind die originalen Finescale-Radsätze (da haben die Model-Railroader uns europäischen Modelleisenbahnern einiges voraus) mit Märklin-tauglichen betriebssicheren aber klobigen Radsätzen ersetzt. Im nächsten Ausbauzyklus kehren die Finescale-Radsätze vielleicht zurück, und die DKWs quittieren ihren Dienst.

Immer weiter, immer perfekter ...

Selbstkritisch meint Felix Schibli, er sei «kein grosser Innovator, auch in der Küche nicht». Aber die Qualität ist konstant hoch (in beiden Bereichen), das muss gesagt



Port, die Station mit Hafenanlage und Schwerindustrie, in der Mitte der Strecke.



Im Vordergrund umgespurte, ursprünglich schmalspurige 3-Fuss-Coaches.



Normalerweise wird hier im hinteren Teil des Hafens Alteisen auf Schiffe verladen.

sein, und seine Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten endet nie. Dabei ist er zurückhaltend, Superlative liegen ihm nicht. Die grösste Lok, eine imposante 2-6-6-2-Mallet, ist im Roundhouse versteckt: «Am meisten gefällt mir die Anlage als Gesamtwerk.» Seine 4000er-Gipfel-Touren (schon

die Hälfte aller Schweizer 4000er hat er bestiegen) erwähnt er nebenbei. Felix findet immer wieder neuen Zugang zu seiner stillen Leidenschaft. Konstant entwickelt er seine Techniken und Ideen weiter, steigert Ansprüche und Effizienz. Früher baute er beispielsweise Brückenpfeiler aus Holz,

strich darauf Gips und ritzte Fugen ein – mit sehr überzeugender Wirkung. Heute verwendet er selbsttragende Depron-Platten aus dem Flugzeug-Modellbau und ritzt Steinfugen hinein. Das sieht ebenso gut aus, bei einem Bruchteil des Aufwands. Die Anlage ist betriebsbereit, die meisten ►

Lesen Sie weiter auf Seite 96



Einer der ersten Eigenbauten, inspiriert von George Sellios.



Dichte Atmosphäre zwar, aber kein Dichtstress.



Die Personenwagen sind Messingmodelle von PFM aus den 1960er-Jahren. Die Verschiffung von Güterwagen ist schon lange eingestellt.



Dolores. Im Hintergrund das Gleisbildstellwerk von Roseburg; Die Fahrstrassen-Software stammt von Markus Lerjen.

Grossandrang in Dolores:
Verspätung?





Felix widmete dieses Schlachthaus seinem mittleren Sohn. Nick ist mittlerweile Vegetarier ... Man beachte die genagelten Bretterwände.



Minerva Casket Co., die florierende Sargfabrik.



Shay Nr. 7 der G&D, hergestellt von PFM, Ende der 1950er-Jahre.



Sassen Vinegar, einer der Grosskunden der Bahn.



Die Hauptstrasse von Dolores, gesäumt von Kleingewerbe. Ohne die Bahn wäre im kleinen Städtchen am Fuss einer Felswand wohl nicht viel los.



Gute alte Zeiten: In Dolores wird noch mit Kübeln bekohlt. Der Mittelleiter der Märklin-K-Geleise ist kaum sichtbar.

Wunschloks sind angeschafft, aber in Felix' Augen bleibt noch viel zu tun: «Die gebirgige linke Anlagenhälfte hat keine Bäume, die Flussläufe haben kein Wasser, auch fehlen noch ein paar Gebäude bei der Ausweichstelle Wynot. Der Bahnhof Roseburg steht erst im Rohbau. In Port fehlt noch ein Wasserturm und überhaupt...»

Die Chancen stehen gut. Die Werkstatt ist ausgerüstet, die Tischplatte Felix' grosser und schlanker Gestalt und dem wenigen, aber guten Werkzeug perfekt angepasst. Hier repariert er, erledigt er kleinere Umbauten und Verbesserungen. Neue Häuser und Konstruktionen baut er nicht weit entfernt in seinem Haus bei seiner Familie.

Die nächste Generation?

Seine Zwillinge erscheinen während der Fotosession im Dachstock. Tom hilft uns beim Positionieren der Fotolampen. Aber Vaters Ausdauer und Begeisterung zeigt niemand, auch der dritte Sohn und ein interessierter Neffe nicht. «Nach einer halben Stunde sind sie weg.» Sind wir die letzte vom Eisenbahnvirus befallene Generation? Das fragen wir uns. Bringen Kinder und Jugendliche überhaupt noch die Konzentration auf, die es braucht, um so eine komplexe Modellwelt zu erschaffen? Der Anflug von Nachdenklichkeit ist schnell weg, es gilt einen Zug fürs nächste Foto in Position zu bringen – eine schöne Aufgabe. Die meis-

ten Loks sind mit Sound ausgerüstet, das Räderrollen, das Klacken der Schienenstösse sind magisch. Ein Zug, gezogen von Nummer 14, einer Consolidation (2-8-0), verschwindet im Tunnel. Hinter dem Gebirge rattert es, nach drei Minuten taucht die Komposition eine Etage höher wieder auf, um gleich die nächste Schlucht zu überqueren. Die Zeit läuft buchstäblich schneller. Wir haben nur ein paar Rangierfahrten getätigt, eine Teilstrecke zurückgelegt, ein bisschen gefachsimpelt, ein paar Fotos gemacht – und schon sind fünf Stunden vergangen, in Realzeit, notabene. Felix muss los in die Küche, wir geniessen noch eine letzte Fahrt ohne Fotohalte. 🚫



Der morgendliche Viehzug nach Dolores. Sämtliche Lokomotiven der Anlage fahren selbstverständlich mit Lokführer und Heizer.

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 7/8 | 2020: 28. Mai 2020

LOKI 9 | 2020: 31. Juli 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

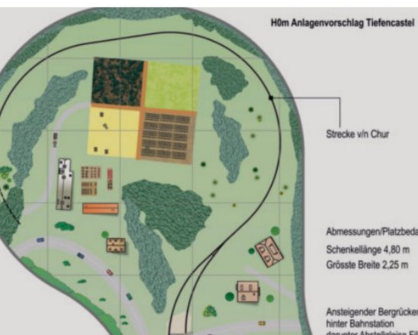
Die LOKI überall und
jederzeit mobil lesen

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



Anlage | Planung

Zwischen St. Moritz und Julier

Der Bahnhof Tiefencastel eignet sich hervorragend für eine modellbahnmässige Umsetzung. Denn in dieser Station finden auch Überholungen und Kreuzungen vornehmlich zwischen Personen- und Güterzügen der RhB statt. Ingrid und Manfred Peter machen einen Anlagen-vorschlag in Hm.

Foto: Ingrid und Manfred Peter



Anlage | Bau

Eine Frischzellenkur

Eine in die Jahre gekommene Anlage kann abgebrochen oder umgebaut werden. LOKI-Autor Manfred Merz hat sich bei seiner Modell-Sauschwänzle-Bahn für Letzteres entschieden. Er zeigt uns, wie er der Spur-N-Anlage eine Frischzellenkur verpasst und sie damit auf den Stand der Zeit gebracht hat.

Foto: Manfred Merz



Anlage | Porträt

Klein Bündnerland im Bernbiet

In einem Vorort von Bern, in Bolligen im Worblental, fallen schon von Weitem wichtige Sandsteinfelsen auf. Und nahe an deren Fuss ist in den letzten 30 Jahren eine LGB-Anlage, die Stockerenbahn, entstanden. LOKI-Autor René Stamm berichtet über klein Bündnerland im Bernbiet.

Foto: René Stamm

Ab 19. Juni 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. 6 | 2020 (Juni 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

Talackerstrasse 47, CH-8152 Glattbrugg

Telefon +41 (0)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Hans Roth

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

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, Talackerstr. 47, 8152 Glattbrugg

Inseratobachtung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Manuela Stolina und Vanessa Jost

Wollflisstrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 63 88,

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

verlag@staempfli.com, www.staempfli.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 untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

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

The background of the advertisement features a detailed model of a red and grey high-speed train (TGV) on a track, surrounded by lush green trees and foliage. In the foreground, a stack of LOKI magazines is shown at an angle. The top cover has a green header with the 'LOKI' logo and the subtitle 'Das Schweizer Modellbahnmagazin'. The main title on the cover is 'Anlage Westend Pass & Dolores' in yellow and white text. Below the title, there are three smaller sections: 'Rollmaterial' with a photo of a train, 'Report' with a photo of a model shop, and 'Anlage' with a photo of a model landscape. A large red speech bubble on the right side of the magazine stack contains the text 'Jetzt abonnieren!'.**LOKI**

**Jetzt
abonnieren!**

Bitte einsteigen!

Abonnieren Sie jetzt die LOKI – Das Schweizer Modellbahnmagazin

Die LOKI ist das meistgelesene Schweizer Magazin für Modellbahnfreunde. Es informiert, vernetzt und unterhält mit viel Wissenswertem aus der Welt der Modellbahnszene.

Das Magazin berichtet vor allem über die nationale Gemeinschaft der Modellbahnfreunde. Es zeigt Anlagen, stellt die neuesten Modelle vor, enthält Tipps und Tricks und informiert über Bezugsquellen und Termine.

Machen Sie eine Probefahrt und lernen Sie die LOKI mit einem Schnupperabo kennen. Ein Schnupperabo oder gleich ein Jahresabo können Sie einfach und bequem online bestellen.

CHF 30.–*

Probefahrt,
3 Ausgaben inkl. Onlinezugang

Jahresabo

«Analog», «Digital» und
«Panorama»

www.loki.ch

einfach und bequem
online bestellen



Kilian T. Elsasser

Bahnen unter Strom

Die Elektrifizierung der Schweizer Bahnen

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

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

Bestellen Sie direkt online: www.staempfliverlag.com

Stämpfli Verlag AG

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

Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten | 1705-16/20

Stämpfli
Verlag