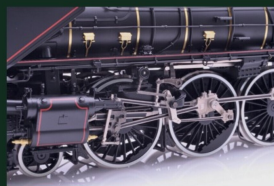




Anlage

Toggenburger Architekturjuwel in H0



Rollmaterial

Die mächtige Schweizer
Französin als Modell



Report

Abgebaut: Die Gotthard-
Anlage im Verkehrshaus



Anlage

Neuer Schotter für das
C-Gleis von Märklin



Hätte Sy das eigentlich no gwysst?

Wir schreiben das Jahr 1980, der Waadtländer FDP-Politiker Georges-André Chevallaz ist Bundespräsident, an den Olympischen Winterspielen in Lake Placid holen sich Josef Benz und Erich Schärer im Zweierbob die Goldmedaille, die Thurtalstrecke wird 125 Jahre alt, und im Dezember erscheint die erste Ausgabe der Zeitschrift «Die Modell-Eisenbahn», einer der beiden Vorgängerzeitschriften der heutigen LOKI.

Ja, das alles ist vor genau 40 Jahren passiert. Ich könnte jetzt schreiben, dass ich mich noch gut an dies alles zurückerinnern würde, aber das wäre schlichtweg gelogen, denn 1980 war ich noch gar nicht auf der Welt!

Das Licht der Welt erblickte ich erst 1982, aber schon sehr früh sprang das Eisenbahnvirus auf mich über, wie Sie, liebe Leserin und lieber Leser, unschwer auf dem Foto auf der gegenüberliegenden Seite erkennen können. Mein Vater liess damals nichts aus, um mich für die Eisenbahn und die Modelleisenbahn zu begeistern. Offensichtlich hat es funktioniert, denn den grossen und kleinen Bahnen bin ich bis heute treu geblieben.


Noch gut kann ich mich daran erinnern, wie ich von meinem «Babbe» jeweils die gelesenen Ausgaben von der «Eisenbahn-Zeitschrift» und von «Die Modell-Eisenbahn» zum Anschauen bekam, denn lesen konnte ich damals noch nicht. Aber zum Eintauchen in die herrlichen Bildwelten von Loisl oder die perfekte Miniaturwelt von Henrik Praetorius, wie er sich im hohen Norden die Schweiz vorstellt, dafür hat es schon allemal gereicht.

Heute bin ich selbst Teil der LOKI-Herausgeberschaft um Hans Roth und Zoltan Tamassy und stolz, beim besten Modelleisenbahnmagazin der Welt arbeiten zu dürfen! Doch was wären wir Schreibende ohne Sie, liebe Leserinnen und Leser, und genau darum geht es auf Seite 55 in diesem Heft. Lassen Sie uns teilhaben an Ihren Erlebnissen mit der LOKI!

Herzlichst, Ihr
Stefan Treier



PS: Ein Jubiläum ohne Geschenke ist kein gutes Jubiläum! Und darum veranstalten wir in der nächsten Ausgabe zusammen mit Modellbahnherstellern und Importeuren ein Gewinnspiel mit vielen attraktiven Preisen.

Besuchen Sie uns auch unter:     

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

CH-Beleuchtungsmasten (LED weiss) H0/H0m

Einfache Montage!



Simatrain AG
Modelleisenbahnen
Hardhofstrasse 15
8424 Embrach
+41 (0)44 865 00 26
+41 (0)79 447 74 59
www.simatrain.ch
info@simatrain.ch

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



EINSTIEG - UMGSTIEG - 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



Wir suchen:

Bockholt, Lemaco, Fulgurex, KISS, KM1,
Fine Modell, Pein, J&M, WILAG, Twerenbold,
Markscheffel & Lennartz, Lematec, Spies,
Hochstrasser, Gysin, Eurotrain, Gebauer,
Schönlaue, Metropolitan, Schnabel, Märklin.

**Bernd Ziele sucht große
Sammlungen im neuwertigen,
gepflegten Zustand
der Spur 1,0/HO**

wirkaufendeineeisenbahn.com

004915777592733 • 47803 Krefeld
ankaufeneisenbahn@yahoo.com

kibri sagt Danke für 125 Jahre Treue!

Zum 125-jährigen Jubiläum bieten wir Ihnen
viele Besonderheiten. Freuen Sie sich auf
Sondermodelle, Gewinnspiele und weitere
Aktionen. Nähere Infos finden Sie unter
www.viessmann-modell.com



125 Jahre
1895 - 2020

kibri®
Eine Marke von Viessmann



KML GmbH
291045 Rastatt - Bismarckstrasse 14
Tel. +41 71775 5010 - Fax. +41 71775 5015
www.kml.de



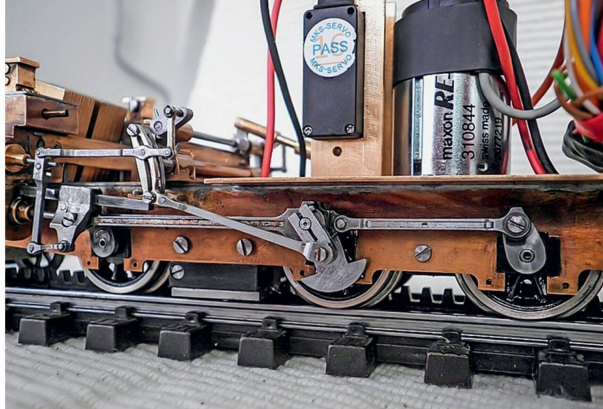


Foto: Erich Imfeld

Während einer langjährigen Modellbahn-Bautätigkeit entstanden im Bastelraum von Erich Imfeld mehrere Triebfahrzeuge und Wagen, hauptsächlich in der Spur Om. Die gedankliche Auseinandersetzung mit der Konstruktion und dem Bau der Dampflokomotive HG 3/4 der Furka-Oberalp-Bahn beschäftigte ihn über 20 Jahre lang. Nun ist sie fertig. **Seite 20**



Foto: Werner Frey

Die Faszination der CIWL ist ungebrochen – der Mythos der luxuriösen Eisenbahnreisen lebt bis heute weiter. Im Programm von LS Models finden sich schon seit Jahren etliche unterschiedliche CIWL-Wagentypen. Zur Ergänzung des umfangreichen Programms wurde nun der Breda-Speisewagen als Modell realisiert. Werner Frey berichtet. **Seite 32**



Foto: Axel Rohde

Eine in einem Weinberg verkehrende kleine Feldbahn, die auch als touristische Attraktion regelmässig zum Einsatz kommt. Dazu ein schlossähnliches Gebäude, eine Drehscheibe, mehrere Felsenkeller und natürlich viele Rebstöcke und Fässer. Das sind die Zutaten der in der Romandie angesiedelten herrlichen H0e-Anlage von Axel Rohde. **Seite 92**

Rollmaterial | Porträt 14

Die französische Dampflokomotive 241 A 65 von Märklin in Spur H0 und Spur 1.

Rollmaterial | Bau 20

20 Jahre Bauzeit: Erich Imfelds HG 3/4 der Furka-Oberalp-Bahn in Spur Om.

Rollmaterial | Technik 26

Digitalisierung der BLS Ae 6/8 208 der Fa. FULGUREX in Spur N.

Rollmaterial | Porträt 32

Die Speisewagen des Typs Breda in Massstab 1:87 von LS Models.

Report | Szene 40

Das Gotthardbahn-Modell im Verkehrshaus Luzern wurde abgebaut.

Report | Szene 45

Jubiläum: 50 Jahre Associazione Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF).

Report | Szene 66

Baukurse und Bauwochen im Tessin, von Hans Lei organisiert und geführt.

Anlage | Bau 74

Peter Marriotts neues Anlagenprojekt in H0 (Teil 5): Ein Perron entsteht.

Anlage | Bau 78

Modellbautipps von Heinz Muheim: Neuer Schotter für das C-Gleis.

Anlage | Bau 82

Der Eigenbau des Bahnhofs Wattwil im Massstab 1:87.

Anlage | Porträt 92

Kleine Weinbergbahn in der Romandie in Spur H0e.

Markt	Szene
6 Marktspiegel	48 News
53 Börse	52 Veranstaltungen
54 Medientipps	55 40 Jahre LOKI
	45 LOKI-Spezial
	58 Bahn aktuell
	98 Vorschau/Impressum

gedruckt in der schweiz

Titelbild



Foto: Markus Schälli

Der coronabedingte Lockdown im Frühjahr 2020 animierte Markus Schälli zum Bau eines weiteren Gebäudes für seine H0-Anlage. Das lange herausgezögerte

Projekt fand gerade passend zum 150-Jahr-Jubiläum der Toggenburgerbahn seinen Abschluss. So entstand im Massstab 1:87 das imposante Bahnhofsgelände Wattwil im Zustand der 1990er-Jahre. **Seite 82**

Marktspiegel

HO | Hui Modellbau

Niederflurwagen für die Zürcher S-Bahn



Im Juni 2008 haben die SBB zusammen mit der SZU den Auftrag für die Lieferung von 121 Niederflur-Doppelstock-Zwischenwagen an das Konsortium Siemens/Bombardier vergeben. 8 Wagen erhielt die SZU, 113 wurden für die bei den SBB verbleibenden Doppelstock-Pendelzüge der ersten Generation gefertigt. Die neuen Zweitklasswagen wurden als Ersatz der bisherigen Wagen in diese Kompositionen eingereiht. Sie verfügen durch das Versetzen der Einstiege gegen die Wagenmitte über einen behindertengerechten Zugang. 2011 kamen die ersten in Wien und Graz gefertigten Fahrzeuge in die Schweiz. Im Rahmen des Refit-Programms der DPZ, das sich über Jahre hinzog, wurden kontinuierlich weitere Wagen ausgeliefert und in die DPZ integriert.

Die verbleibenden Zweitklass-Dostos wurden zu sogenannten HVZ-Zügen mit zwei Re 420 «LION» zusammengestellt. Während die ersten NDW-Wagen noch das damalige Werbebanner ZVV «ein Ticket für alles» erhielten, wechselte man bei allen späteren Wagen der Aktualität wegen auf das neue rechteckige Werbelogo «steig ein, komm weiter».

Hui Modellbau hat sich dieses Wagens nun in feiner Messing-Handarbeit angenommen. Hergestellt wurden dabei nicht nur die unterschiedlichen Ausführungen betreffend Werbeslogan, sondern auch die beiden gebräuchlichen Längenmassstäbe: einerseits der Wagen in 1:87, passend zu den Tillig-Wagen, andererseits auch in 1:93,5, passend zu den Fleischmann-Wagen. Farb-

gebung und weitere Unterschiede wurden an die dazugehörigen Ergänzungswagen angeglichen.

Ein DPZ-plus-Programm wird in Kürze den interessierten Kunden vorgestellt. Dieses wird es für die SBB- als auch für die SZU-DPZ geben.

Die erste Serie NDW ist bis auf wenige Exemplare bereits ausverkauft.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

HUI MODELLBAU
Chasa Aual 153
7546 Ardez
081 862 25 84
www.huimodellbau.ch
huimodellbau@bluewin.ch

N | Fleischmann

Starterset für Einstieg in die N-Bahn-Welt

Aller Anfang ist leicht, zumindest der digitale Start in unser wundervolles Hobby. Dafür hat Fleischmann das «Premium z21 Digitalset» an den Fachhandel ausgeliefert

(Art.-Nr.: 939066). Das Set ist mit der Elektrolokomotive der Baureihe 193 der HUPAC AG mit einem Güterzug des kombinierten Verkehrs verschiedener Eisenbahnverkehrs-

unternehmen ausgestattet und somit für den Schweizer Markt zugeschnitten. Der Sound der Lok entstand in Kooperation mit Leosoundlab.

Inhalt des Sets:

- 1 digital gesteuerte Elektrolokomotive der BR 193 mit DCC-Decoder und Sound
- 2 Taschenwagen T3 mit «Schenker»-Auflieger
- 1 Taschenwagen T3 mit 40"-Container «Shun ping da Co. Ltd.»
- 1 Taschenwagen T3 mit zwei Swap-Tankcontainern
- 1 z21
- 1 Z21 WLANMAUS
- 1 WLAN-Router
- 2 Steckernetzteile für z21 und Router

Schotterbettgleise für ein Gleisoval (Radius R1) mit langem Überholgleis: 6 gerade Gleise 9100, 8 gebogene Gleise 9120, 1 linke Bogenweiche 9168, 1 rechte Bogenweiche 9169, 1 Aufgleisgerät 9480, elektrisches Anschlussmaterial (Anlagen-grösse: 85 x 45 cm). Gleislänge: ca. 3,20 m.

Die Weichen können nachträglich mit elektromagnetischen Antrieben ausgestat-



tet sowie dem Achtfach-Weichendecoder für DCC (Art.-Nr. 10775) ergänzt und so mit der im Set integrierten Fahrstrassensteuerung bedient werden. Auch die Bedienung

über Smartphone und Tablet ist bereits mit diesem Set möglich.

Erhältlich im Fachhandel.

N | PIKO

SBB-Einheitswagen jetzt auch in 1:160

Die Modelle des SBB-EW1 sind bei PIKO in H0 ein echter Verkaufsschlager und Dauerbrenner. Nun gibt es die Wagen zum ersten Mal auch für 9-Millimeter-Bahner. Den Anfang machen gleich drei Sets zu je zwei Wagen. In Epoche V erschienen sie im NPZ-Kolibri-Look mit den bündigen Aussenschwingtüren, wie sie auch heute noch im Einsatz sind. Wie auch schon bei den 1:87-Modellen sind die 1:160-Wagen fein

säuberlich bedruckt, und auch auf den Fenstern sind die gelben Selbstkontrolle-Aufkleber sehr gut zu erkennen. Das Set 94390 besteht aus je einem A- und B-Wagen, während das Set 94391 einen AB- und einen B-Wagen beinhaltet.

In Epoche IV ist unter der Artikelnummer 94392 ein Zweierset mit je einem A- und einem B-Wagen im Angebot. Ganz vorbildgerecht sind die Modelle mit den

klassischen Schwingtüren und den gelben Griffstangen ausgestattet sowie den beiden Dachlüftern versehen.

Die Wagen werden je nach Variante mit angepassten Drehgestellen ausgeliefert und sind für eine nachträgliche Innenbeleuchtung vorbereitet, die ebenfalls bereits lieferbar ist.

Erhältlich im Fachhandel.



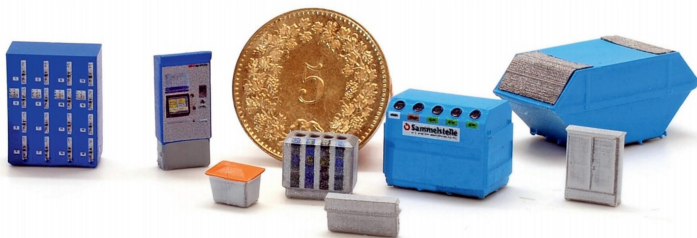
N | Swiss Model Rail

Liebling, wir haben die Modelle geschrumpft

Ein kleiner Teil der bereits in H0 erhältlichen Produkte wurde nun auch für die Freunde der Spur N aufgelegt. Für Perrons

bereichern die Schliessfächer, der Billettautomat und der moderne Recycling-Container den typisch schweizerischen Bahnall-

tag. Neben den Gleisen sorgen die diversen hellblauen Container für Abwechslung. Ein Streugutcontainer, Verteilerkasten und Elektroverteiler runden die Neuheiten ab. Je nach Nachfrage werden weitere Produkte in dieser Spur lanciert. Die Produkte sind ab sofort verfügbar.



Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers:

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

0m | BEMO

Hochbordwagen ausgeliefert

Erhältlich im Fachhandel.

Für Freunde der Rhätischen Bahn in der Spurweite 0m hat BEMO dieser Tage gleich vier neue RhB-Güterwagen ausgeliefert. Den zweiachsigen Hochbordwagen gibt es nun auch in der Version mit Holzwänden. Hergestellt wurden die Wagen mit den Betriebsnummern E 6604 (Art.-Nr. 9451 104), E 6607 (Art.-Nr. 9451 107), E6612 (Art.-Nr. 9451 112) und E 6635 (Art.-Nr. 9451 115).



N | MFTrain

Neuwagentransporte auf der Eisenbahn

Auf Basis des im Sortiment vorhandenen Autotransportwagens des Typs TA370 – eines in den 1970er-Jahren europaweit beschafften, zweiteiligen Wagens zum Transport von Neuwagen – hat der spanische Hersteller MFTrain den bei den SBB eingestellten Laekks 23 85 425 8 811-2 der Firma Goth aufgelegt (Art.-Nr. 33266). Das

Modell entspricht in der Bauart nicht komplett dem Vorbild, hatte der Wagen mit der entsprechenden Fahrzeugnummer doch eine leicht abweichende Bauart. Die Detaillierung ist für heutige Massstäbe recht grob, besonders die direkt angespritzten Geländer dürften etwas feiner ausgeführt sein. Lackierung und Bedruckung sind da-

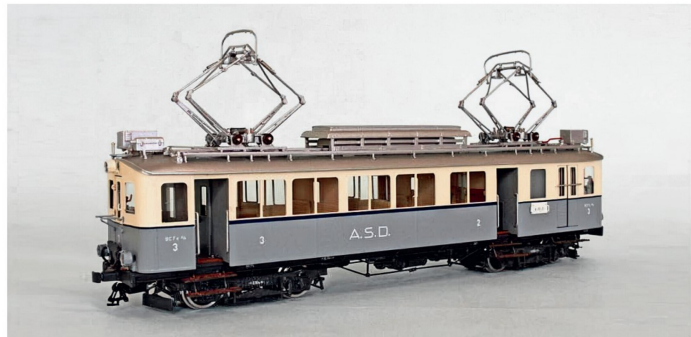
gegen sehr fein und sauber ausgeführt. Das Modell verfügt über eine Kurzkupplungskulisse. Weitere Modelle nach Schweizer Vorbild sind bereits angekündigt, sodass einem Ganzzug zum Transport von Neuwagen nichts im Wege steht.

Erhältlich im Fachhandel.



H0m | FULGUREX

Trieb- und Güterwagen fürs Waadtland



- BCFe 4/4 no 3, altes ASD Logo, blau/grau/beige, mit Wagen «K» no 41, grau (Set 7)
- ABFe 4/4 no 11, altes ASD-Logo, blau/grau/beige, mit Wagen «L» no 71, grau (Set 8)
- ABFe 4/4 no 11, neues ASD-Logo, blau/grau/beige, mit Wagen «M» no 107, rot (Set 9)
- ABFe 4/4 no 11, neues ASD-Logo, blau/grau/beige, mit Wagen «K» no 44, rot (Set 10)

Die Modelle sind digitalisiert und auf das System von BEMO-Geleise ausgerichtet. Die Stückzahl ist, wie üblich bei FULGUREX, auf ein Total von 150 Sets limitiert.

Für Freunde von Waadtländer Schmalspurbahnen hat FULGUREX vor geraumer Zeit Modelle des Triebwagens ABFe 4/4 der Aigle-Sepey-Diablerets-Bahn (ASD) mit den Betriebsnummern 1 bis 3 ausgeliefert. Nun sind weitere Varianten dieses vierachsigen Schmalspurtriebwegs fertiggestellt wor-

den. Es handelt sich dabei um den Triebwagen BCFe 4/4 mit der Betriebsnummer 3 sowie den ABFe 4/4 Nummer 11, der in drei verschiedenen Versionen angeboten wird. Die Fahrzeuge werden als Set mit einem zweiachsigen Güterwagen ausgeliefert und sind in folgenden Varianten erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim Hersteller:
FULGUREX (N.G.) Sàrl
 Ch. du Reposoir 16
 1007 Lausanne
 Telefon 021 601 45 92
fulgurex.sa@bluewin.ch

H0 | Roco

Neue Einsteigermodelle in 1:100

Gleich vier neue Modelle hat Roco in seiner preiswerten Startserie in letzter Zeit ausgeliefert. Es handelt sich dabei um einen offenen Güterwagen von SBB Cargo der Gattung Es, der zu einem Preis von unter Fr. 14.- im Fachhandel angeboten wird (Art.-Nr. 56284). Die anderen drei Modelle sind je ein EuroCity-Abteilwagen in erster (Art.-Nr. 54166) und zweiter Klasse (Art.-Nr. 54167) sowie der dazu passende Speisewagen (Art.-Nr. 54168). Alle drei Modelle sind im Massstab 1:100 gehalten und somit sowohl als preiswerte Einsteigermodelle zu betrachten wie auch für Märklin-Bahner interessant.

Erhältlich im Fachhandel.



Ersatzschaumstoff für HAG-Lokomotiven

Daniel Staiber kennt man in der Modellbahnszene: Schon in Jugendjahren produzierte er mit seinem Cousin Stefan Werbevarianten von SBB-Schiebewagen auf Basis von Roco-Modellen. Sein neuestes Projekt ist allerdings aus der Not geboren. Der

begeisterte Modellbahner musste wie auch schon andere Hobbykollegen feststellen, dass sich der Schaumstoff bei gewissen Verpackungen mit der Zeit zersetzt und an den Modellen kleben bleibt. Da es keine passenden Ersatzverpackungen gab, hat sich der

Berner selbst solcher angenommen und diese in Eigenregie produziert. In einer ersten Serie werden CE-Schaumstoffeinlagen für die HAG Re 4/4^{II} aufgelegt, die für Fr. 19.90 direkt bei Daniel Staiber bestellt werden können. Die mittelharten Einlagen werden mit einer durchsichtigen PVC-Box für Ersatzteile wie Kupplungen, Bremsleitungen und Schleifstücke geliefert. Weitere Verpackungen sind in Vorbereitung.

Interessenten wenden sich direkt an:

colorone gmbh
Daniel Staiber
Nussbaummatte 237
3661 Uetendorf
info@tamponprint.com



Kesselwagen

Das zur SNCF gehörende Unternehmen Ermewa, verfügt über mehr als 42 000 Güterwagen. Einer von ihnen ist der Zans 7848 004-0, der an die Schweizer Firma ChemOil vermietet ist (Art.-Nr. 58970).

Erhältlich im Fachhandel.



«Neue» Wagen für den BLS-Bahndienst

Für den Bahndienst wurden von der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) diverse ehemalige SBB-Flachwagen gekauft und den eigenen Bedürfnissen angepasst. Teilweise wurden die Rungen entfernt, oder die Wagen bekamen ein anderes Bühnengeländer. Ein einheitliches Konzept für die Anpassung der Wagen war nicht vorhanden. Als

Basis dienen die AKU-Modelle 1015 (ex SBB M7 oder Kkkm) und 1020 (ex SBB M7 oder Klms), die so weit wie möglich dem Vorbild angepasst wurden.

Zum Beispiel:

- neues Bühnengeländer mit zwei Handbremsen

- zusätzliche Stirnwand Seite Bremserbühne
- zusätzliche Beschriftungstafeln am Längsträger

Folgende Modelle wurden in einer Auflage von jeweils 25 Stück produziert:

- BLS-Transportwagen X-w 99 85 9559 477-6 Epoche V-VI (Art.-Nr.: 1048-F)
- BLS-Transportwagen X-w 40 63 94 05 188-1 Epoche IV-V (Art.-Nr.: 1048.1-F)

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim Hersteller:

aku-Modelleisenbahnen
Andreas Kull
Heinrich-Heine-Strasse 12
DE-29640 Schneverdingen
Tel. +4951939820856
info@aku-modelle.ch
www.aku-modelle.ch/shop



N | Mabar

Frisch versprayed Kühlwagen zum Ersten

Frisch zum Beginn der Modellbahnsaison liefert der spanische Hersteller Mabar eine weitere auf 100 Stück begrenzte Sonderreihe der bekannten Kühlwagen Hbbills-uy der SBB aus (Art.-Nr. G-N-01). Schon bald

nach der Inbetriebnahme der Wagen lockten die flachen und weiss lackierten Seitenwände der Wagen zahlreiche Graffiti-Künstler an. Mabar hat zwei Wagen mit besonders sehenswerten Motiven umgesetzt. Die Wa-

gen sind im Digitaldruck fein bedruckt. Beide Seiten sind in jeweils unterschiedlichen Motiven gestaltet und dürften den Vorbildwagen entsprechen.

Erhältlich im Fachhandel.


HO | Mabar

Und frisch versprayed Kühlwagen zum Zweiten

Die bekannten Mabar-Kühlwagen Hbbills-uy von SBB Cargo, die LOKI-Autor Werner Frey in unserer letzten Ausgabe vorgestellt hat, sind nun in einer weiteren Version erschienen. Es handelt sich dabei um ein Set mit zwei Wagen im wohl realistischsten Betriebszustand, den es je gegeben hat, sie sind versprayed. Erhältlich sind die auffälligen Wagen in einem Zweier-Set, das unter der Artikelnummer G-H0-01 angeboten wird.

Erhältlich im Fachhandel.


N | Arnold

SBB-Silowagen für den Staubgut-Transport

Ganze 27 Tonnen beträgt das maximale Lagengewicht der zweischüssigen Silowagen des

Typs Ucs der Schweizerischen Bundesbahnen. Die für eine maximale Geschwin-

digkeit von 100 Kilometern pro Stunde ausgelegten Wagen werden bei den SBB vorwiegend für Transporte von staubförmigem Stückgut wie Zement, Gips, Kalk oder Dolomit eingesetzt. Arnold hat unter der Artikelnummer HN6427 ein zweiteiliges Silowagen-Set für die Epoche V aufgelegt. Die beiden Modelle unterscheiden sich neben der Betriebsnummer vor allem durch die Farbe des Pleitegeier-Logos auf dem Silo. Einen Wagen zierte die schwarze und einen die rote Version des 1972 eingeführten SBB-Logos. **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Rivarossi

Eleganter Silberpfeil mit Wascosa-Werbung

Von Rivarossi traf in den letzten Tagen der Kesselwagen 793 247-4 des Typs Zacus im Handel ein (Art.-Nr. HR6459). Der silbrige Wagen weist eine Länge von gut 17 cm auf und wird im aktuellen Farbschema und mit der Internetadresse des Zuger Wagenvermieters Wascosa AG ausgeliefert. Das Modell ist sauber bedruckt und macht auch im Verbund mit anderen Wagen eine sehr gute Figur im Güterzug. **Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Tillig

Kesselwagen von AVIA Osterwalder in 1:87



In der letzten Ausgabe konnten wir über die Auslieferung des blauen Wascosa-Kesselwagens berichten. In diesen Tagen konnte eine weitere Variante des für Benzintransporte verwendeten Kesselwagens ausgeliefert werden. Es handelt sich dabei um einen für AVIA Osterwalder aus St. Gallen eingesetzten roten Wagen der SBB (Art.-Nr. 76771). **Erhältlich im Fachhandel.**

H0m | Modellbaustudio Born

Neue alte Wagen der Brünigbahn

Das Modellbaustudio Born aus dem St. gallischen Rapperswil hat in diesen Tagen einige neue Wagenmodelle für die Brünigbahn fertiggestellt. Den Anfang in unserer Vorstellung macht allerdings der BZ 124 der St. Gallen-Gais-Appenzel-Bahn (SGA), der aber vor seiner Zeit im Appenzellerland bei der Brünigbahn im Einsatz stand. Das Modell zeigt den Wagen 124 nach Entfernung der Mittelachse, jedoch vor Aufbau des neuen Kastens. Von den drei übernom-

menen Wagen wurde nur Wagen 124 so umgebaut, die beiden andern bekamen direkt Neubaukasten aufgesetzt, was dann später auch diesem Wagen zuteil wurde (Art.-Nr. 9806S1-F). Unter der Artikelnummer 9806-F ist der Wagen in der Brünig-Ausführung erhältlich.

Auf Basis eines BEMO-Modells entstand eine Kleinstserie des Brünig-Mitteleinstiegswagens in der Version als Wagen 2./3. und 3. Klasse. Die Bestuhlung wurde farblich

angepasst, der Kasten zeigt sich ohne Faltenbalg und verfügt über die ursprünglichen Stirnfenster (Art.-Nr. 9798-F).

Interessenten wenden sich direkt an:
Modellbaustudio Born GmbH
Klugstrasse 12
Postfach 1704, 8600 Rapperswil
Tel. 055 211 13 03
info@modellbaustudio.ch
www.modellbaustudio.ch

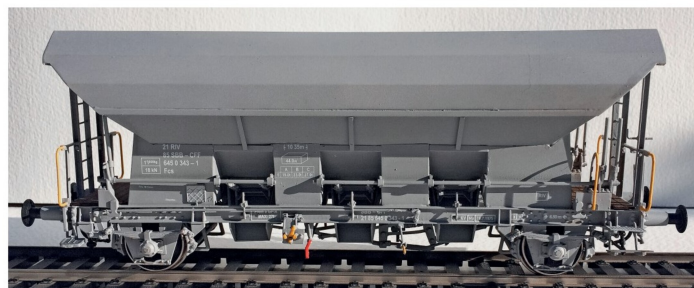


HO | HAG

Re 6/6 von RailAdventure kommt angerollt

Auf Basis des Re-6/6-Serienmodells hat HAG die 4620 003-4 des Eisenbahndienstleisters RailAdventure an den Handel ausgeliefert. Das RailAdventure-Logo und das Wappen auf der Seite des Modells sind als Druck ausgeführt und nicht erhaben wie beim Vorbild. Die Lokomotive ist sowohl mit einem als auch zwei Fahrmotoren als analoges, digitales und Soundmodell erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.


O | Gautschi

Mehr Platz für Kohle

300 Kohletransportwagen des Typs Eds stellte Schindler Wagon Pratteln in den Jahren zwischen 1962 und 1966 für die SBB her. Die letzten noch existierenden 62 Wagen aus dieser Serie wurden Anfang 2020 an Müller Gleisbau, Scheuchzer und SBB Infrastruktur verkauft. Der Achsabstand betrug 6,50 m und die LüP 10,34 m. Zuerst wurden diese mit Eds und den Nummern 21 85 550 0 100 bis 399 bezeichnet und verkehrten in oxydrotter Farbe. Später erhielten sie die Bezeichnung Fcs und die Nummern 21 85 645 0 100 bis 399. Unterwegs waren die Wagen mit der neuen Bezeichnung in Oxydrot und Signalgrau.

Die Modelle sind in Handarbeit weitgehend aus Messing hergestellt. Wenn nicht anders gewünscht, werden beidseitig isolierte Achsen mit Rädern nach Finescale eingesetzt.

Erhältlich als Fertigmodell sind folgende Varianten:

- Eds, oxydrot, Nr. 21 85 550 0...
- Fcs, oxydrot, Nr. 21 85 645 0...
- Fcs, signalgrau, Nr. 21 85 645 0...

Bei den Bausätzen sind das Gerippe des Unterteils und der Silomantel verlötet. Die Beschriftung ist nicht Bestandteil des Bausatzes.

Interessenten wenden sich direkt an:

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

Porträt | Die 241 A 65 von Märklin in den Spuren H0 und 1

Französischer Büffel in der Schweiz

Soeben ist die französische Dampflokomotive 241 A 65 als imposantes Spur-1-Modell von Märklin erschienen. Wir nutzen die Gelegenheit, die Lokmodelle der Spuren H0 und 1 vorzustellen. LOKI-Autor Werner Frey wirft dabei in beiden Spurweiten einen Blick auf diese fast schweizerische Dampflokomotive.



Von Werner Frey (Text/Fotos)

Wenn jemand vor fünf Jahren gesagt hätte, Märklin realisiere als Modell eine SNCF-Dampflokomotive, die in der Schweiz als Museumslokomotive beheimatet ist, hätten wahrscheinlich alle Modelleisenbahner den Kopf geschüttelt. Einmal mehr ist es dem Göppinger Modelleisenbahnhersteller gelungen, mit geschicktem Marketing ein Erfolgsmodell zu realisieren. Anlässlich der Märklin-Tage im September 2017 kündigte Märklin die Lok als H0-Modell an und lieferte dieses noch im selben Jahr aus. Im Sommer 2019 folgte dann die Ankündigung der Lok als Spur-1-Modell, das nun in den letzten Wochen den Weg in den Handel und auf die heimischen Modelleisenbahnanlagen gefunden hat.

Dies nehmen wir zum Anlass, um uns das grosse und kleine Modell etwas genauer anzuschauen.

Zum Vorbild

Die 241 A 65 wurde 1931 als 241 001 ausgeliefert. Während ihrer Lebenszeit wurde sie mehrfach umnummeriert, die Nummer 241 A 65 trägt sie seit 1950. 1965 wurde sie ausser Dienst gesetzt und diente fortan in Chaumont als Heizlokomotive.

Nach der Rettung der Lok und dem Transport in die Schweiz wurde sie immer wieder an neue Standorte verschoben. Nachdem sie zuerst in Sihlwald beheimatet war, gelangte sie ab 1978 ins Verkehrshaus der

Schweiz. 1982 ging die Lok nach Samstagen zu Oswald Steam und bereits 1989 an den Club 241 A 65, der die Lok in St. Sulpice bei der VVT abstellen konnte. In den 1990er-Jahren wurde die Lok im DB-Werk Meiningen einer Totalrevision unterzogen und konnte 1997 zum ersten Mal wieder unter Dampf gesetzt werden. Ende der 1990er-Jahre gelangte die Lok nach Burgdorf. Seit 2008 ist diese in Full-Reuenthal beheimatet und wird für Extrafahrten eingesetzt. Sie gilt als grösste betriebsfähige, handbefeuerte Dampflokomotive Europas.

Bevor wir uns nun den einzelnen Modellen widmen, nachfolgend auf Seite 15 gleich die Modellübersicht:

Spur	Stromart	Artikelnummer	Modell	Marke
H0	AC	39241	241 A 65	Märklin
H0	DC	22941	241 A 65	Trix
1	DC	55082	241 A 65	Märklin

Das H0-Modell

Das Modell der Lokomotive in der Spur H0 ist weitgehend aus Zinkdruckguss gefertigt und bringt bei einer Länge von 30,4 Zentimetern ein stolzes Gewicht von fast 600 Gramm auf die Waage. Der Antrieb ist im Kessel untergebracht und treibt alle vier



Antriebsachsen an. Ein Radsatz ist zur Verbesserung der Adhäsion zusätzlich mit Haftreifen ausgerüstet. Das Durchfahren des Radius R1 von Märklin ist mit dieser Lokomotive leider nicht möglich, der Mindestradius beträgt 437,5 Millimeter, was angesichts der Modelllänge nachvollziehbar ist. Damit die Lokomotive überhaupt durch diesen Radius fahren kann, musste bei der Nachlaufachse der Rahmen ausgeschnitten werden. Für die Vitrine liegt ein vorbildgerechtes Rahmenbauteil bei, das bei Bedarf ausgetauscht werden kann. Ebenso kann für den Vitrineneinsatz der Lok-Tender-Abstand um einige Millimeter verkürzt werden.

Anlässlich des Dampfloktreffens 2000 rauscht die 241 A 65 mit dem Vereinswagen durch Oberburg.



Der Abstand zwischen Lokomotive und Tender musste für die Kurventauglichkeit des Spur-H0-Modells etwas vergrössert werden.



Die grossen Windleitbleche prägen die Front des Lokmodells.



Das Modell glänzt mit einem fein detaillierten Tender im Massstab 1:87 auf.

Die Lok ist serienmässig mit einem hauseigenen Märklin-Decoder ausgerüstet, der nebst mfx+ auch DCC beherrscht. Die Beleuchtung erfolgt über LED, zusätzlich zur Frontbeleuchtung ist eine Führerstandsbeleuchtung vorhanden. Zudem ist eine Vielzahl von Geräuschen auf dem Decoder gespeichert, die über die entsprechenden Funktions-

tasten aufgerufen werden können. Serienmässig eingebaut ist ebenfalls ein Rauchgenerator im Kamin.

Die Lackierung ist einwandfrei ausgeführt, ebenso die Bedruckung, die absolut lupenrein ist. Dies gilt auch für die weissen Radreifen. Leider etwas unschön sieht die glänzende Kohlenimitation im Tender aus, die im Modellbetrieb doch auffällt

(Blick von oben auf die Anlage). Dasselbe gilt für die leider nur aus gestanztem Blech gefertigten Antriebsstangen.

Insgesamt ist das Modell eine sehr solide Leistung aus dem Hause Märklin, die der Modelleisenbahner für rund 600 Franken im Handel erhält. Da das Modell bereits 2017/2018 erschienen ist, ist es vermutlich nicht mehr überall verfügbar.



241 A 65 in Spur H0.



Der Blick in den mit zahlreichen abgesetzten Details mehrfarbig gestalteten Dampflokom-Führerstand des Spur-1-Modells macht Freude.

Das Spur-1-Modell

Der Spur-1-Markt wird heute weitgehend von Messingmodell-Anbietern dominiert. Insofern muss sich Märklin angesichts des ausgerufenen Preises von rund 4500 Franken auch an diesem Massstab messen lassen. In bewährter Weise greifen die Göppinger hier auf eine Mischbauweise zurück, die eine industrielle Produktion dieses Mo-

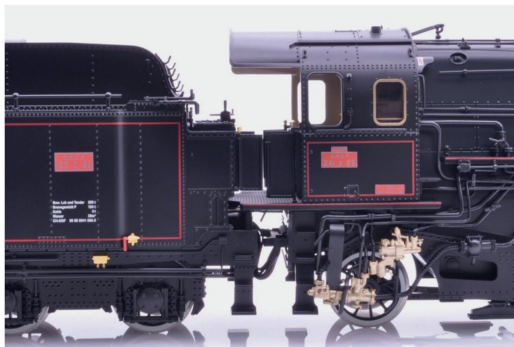
dells erst möglich macht. Das Fahrwerk und der Kessel sind aus Zinkdruckguss gefertigt. Die vielen Anbauteile sind dagegen aus Messing hergestellt.

Das Modell bringt bei einer Gesamtlänge von 82,2 Zentimetern ein stolzes Gewicht von über 8 Kilogramm auf die Waage, wobei alleine der Tender stolze 2,5 Kilogramm wiegt. Für die Verpackung gibt es

ein grosses Lob an den Hersteller. Die Lokomotive und der Tender sind jeweils mit zwei Bolzen und Flügelmuttern auf einem dekorativen Transportbrett aus Aluminium befestigt. Darüber wird ein Styropor-Formteil gestülpt, das an den Enden mit Metallblechen ausgestattet ist. Die so verpackte Lok wird dann in einen dekorativen Karton im bekannten Märklin-Design gepackt.



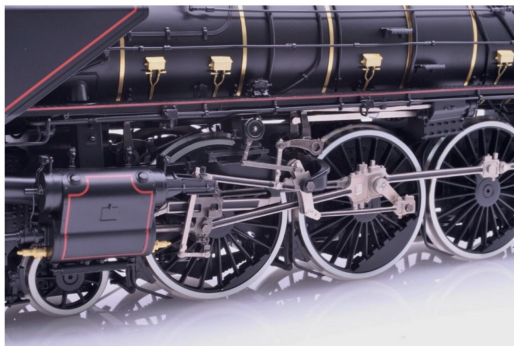
241 A 65 in Spur 1.



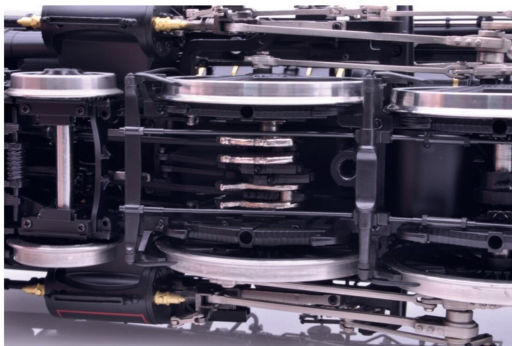
Beim Spur-1-Modell ist der Abstand der Lok zum Tender vorbildgerecht kurz.



Viele feine Leitungen und angesetzte Details zieren den Kessel.



Das filigrane und voll funktionsfähige Triebwerk in Spur 1.



Selbst das Innentriebwerk ist beim Spur-1-Modell nachgebildet.

Zum Schutz des Lokmodells vor lästigen Fingerabdrücken liegen zudem zwei weiße Handschuhe bei.

Der Mindestradius der Lok ist 1020 Millimeter, und es liegt (wie auch beim H0-

Modell) ein Rahmentauschteil für die Aufstellung der Maschine in der Vitrine bei. Die Lok kann in zwei unterschiedlichen Abständen gekuppelt werden. Die elektrische Verbindung zwischen Lok und Tender erfolgt

über ein mehrpoliges Kabel, das unterhalb des Führerhauses eingesteckt wird.

Auch beim Spur-1-Modell ist ein Märklin-Digitaldecoder eingebaut. Dieser befindet sich zusammen mit dem Lautsprecher im Tender. Die Kohleabdeckung kann für den Zugang zum Decoder entfernt werden (magnetisch befestigt). Für die Synchronisation der Dampfschläge mit den Radumdrehungen ist ein Hallsensor eingebaut, der die Radumdrehungen dem Decoder meldet. Die Dampfschläge erfolgen nicht nur akustisch, sondern auch durch den zentralen Rauchgenerator. Dieser generiert Rauch für drei verschiedene Funktionen:

- Rauch aus dem Schornstein
- Pfeife (Dampf)
- Zylinder (Dampf)

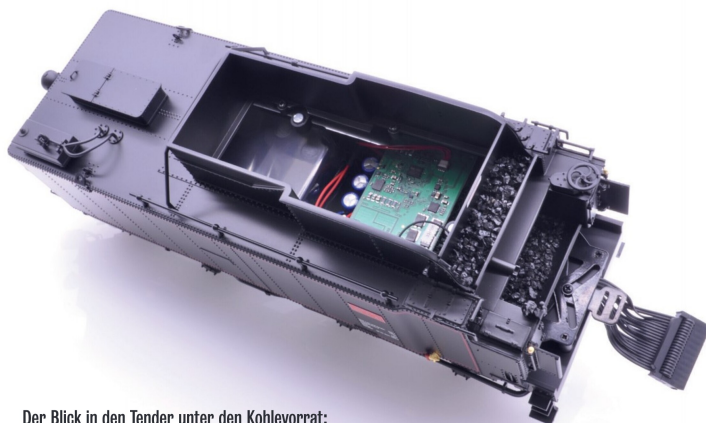
Die Beleuchtung erfolgt durch warmweiße LED an der Front, im Führerhaus und beim Fahrwerk. Zusätzlich ist in der Feuerbüchse eine flackernde rotorange LED eingebaut,



Imposante Frontansicht in Spur 1.



Man beachte die vielen nachgebildeten Nieten am Tender in Spur 1.



Der Blick in den Tender unter den Kohlevorrat: Platz für Decoder und Lautsprecher.

die bei der Aktivierung des Kohlelegeräusches beleuchtet wird und somit die Feuerbüsche simuliert.

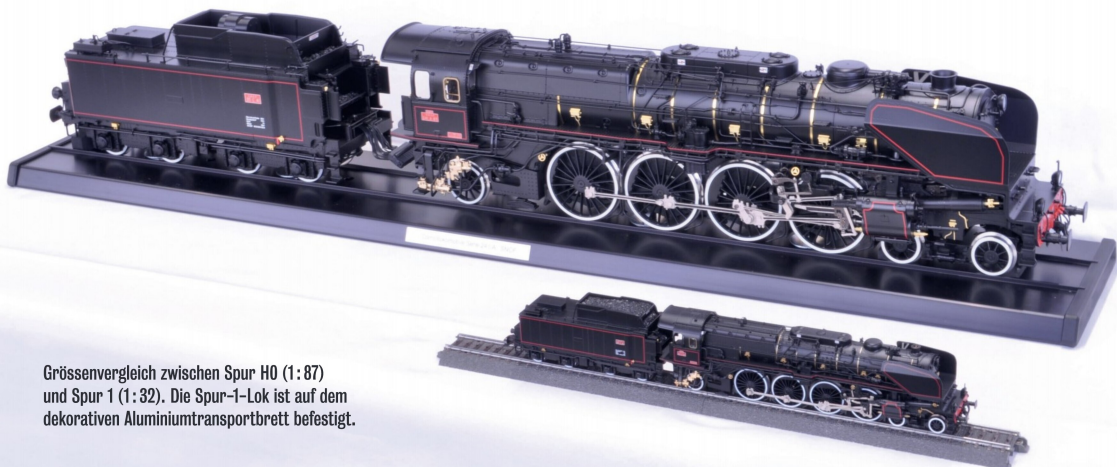
Bevor losgefahren werden kann, wird durch den Decoder jeweils die Umsteuerung im Triebwerk angesteuert, und die Lok fährt anschliessend in die gewählte Richtung.

Sehr authentisch sieht die Kohleladung auf dem Tender aus. Sowohl am Tender als auch an der Lok können zahlreiche Klappen geöffnet werden, so auch die grosse Rauchkammertür. Im Unterschied zum H0-Modell sind die Antriebsstangen sehr schön und auch mehrfarbig ausgeführt. Sehr filigran sind die zahlreichen Leitungen und Anbauteile am Kessel gearbeitet. Leider sind die federnden Puffer aus Kunststoff gefertigt, hier wäre eine Lösung aus Messing zu bevorzugen gewesen.

Die Lackierung ist absolut einwandfrei. Ebenso die Bedruckung, die vielen feinen Zierlinien und Kesselringe sowie die weissen Radreifen aller Achsen.

Fazit

Sowohl in der «kleinen» Spur H0 als auch in der Königsspur 1 ist Märklin ein ansprechendes Modell gelungen, das viele Freunde finden wird. Der Preis des Spur-1-Modells mag auf den ersten Blick hoch erscheinen, bedenken Sie aber den grossen Aufwand, um ein Modell mit diesem Detaillierungsgrad herzustellen. Wir dürfen also gespannt sein, ob sich Märklin in Zukunft auch noch an ein Schweizer Modell in dieser offenbar für Spur-1-Modelle bereits bewährten Mischbauweise wagen wird. ❖



Grössenvergleich zwischen Spur H0 (1:87) und Spur 1 (1:32). Die Spur-1-Lok ist auf dem dekorativen Aluminiumtransportbrett befestigt.

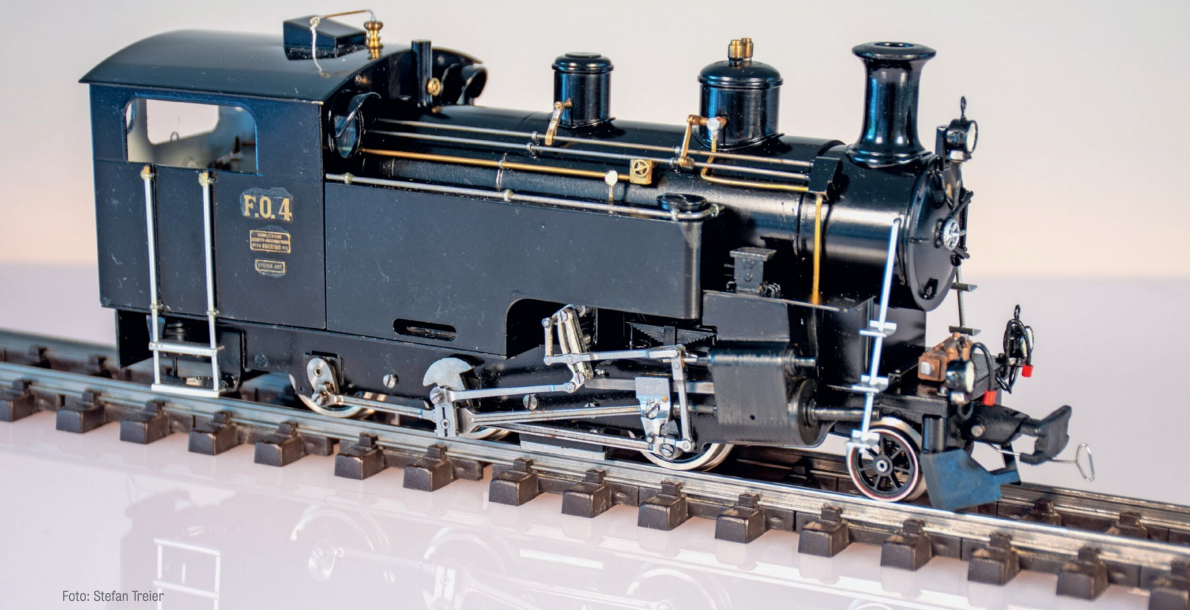


Foto: Stefan Treier

Bau | Die HG 3/4 der Furka-Oberalp-Bahn in Spur 0m

Was lange währt... wird endlich fertig

Während einer langjährigen Modellbahn-Bautätigkeit entstanden im Bastelraum von Erich Imfeld mehrere Triebfahrzeuge und Wagen, hauptsächlich in der Spur 0m. Die gedankliche Auseinandersetzung mit der Konstruktion und dem Bau einer Dampflokomotive beschäftigte ihn über 20 Jahre lang.

Von Erich Imfeld (Text/Fotos)

Der vorliegende Bericht soll neben modellbautechnischen Gedanken auch Informationen zu der langen Entstehungsgeschichte meiner kleinen Dampflokomotive liefern. Zusätzlich soll er den für Modellbauer unumgänglich nötigen Durchhaltewillen beleuchten. Die umschriebenen Fortschritte und Rückfälle sollen aufzeigen, dass jeder Modellbauer nicht nur anspannende Höhen erleben kann. Er muss auch immer wieder Tiefs durchschreiten. Wer – auch mit längeren Schaffenspausen – durchhalten kann, wird schließlich reüssieren. Diese Gedanken sollen ganz am Anfang meines Beitrags stehen und frustrierte Modellbauer ermutigen, in ihrem beglückenden Tun nicht aufzugeben.

Die Vorgeschichte

Im Zeitraum von 1995 bis 2012 entstanden im Eigenbau (Konstruktion und Fertigung) zehn Triebfahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Rhätischen Bahn (RhB) in Spur 0m (System Fama/Utz/Roco) und mehr als 40 Anhänger in Messing- sowie Messing-Kunststoff-Bauweise. Seit 1998 haben mich zusätzlich immer wieder Gedanken zum Bau einer Dampflokomotive begleitet. Ich wollte – wenn immer möglich – die sogenannte Krönung des Modellbaus erleben. Eine selbst konstruierte und erbaute, robuste und funktionsfähige Dampflokomotive mit Zahnstangenantrieb sollte dereinst aufgelegt werden können. Zusätzlich sollten der Schwingenstein in der Schwinde be-

ziehungsweise die Schieberschubstangen realitätsnah für die beiden Fahrtrichtungen umgesteuert, also angehoben oder gesenkt werden können. Meine ersten Handzeichnungen für die Modelldampflokomotive HG 3/4 Nr. 4 der FO tragen das Datum vom 1. Oktober 1998. Heute, nach über 20 Jahren, ist das Werk vollendet.

Der Bau

Bei der Fertigung des Zylinderblocks mit gegenüber der Horizontalen um 6° geneigter Achse suchte ich – wie sich später zeigen sollte vergebens – nach einer bequemen Fertigungslösung. Der Zylinderblock sollte entsprechend der angefertigten Zeichnung in einer Lehrwerkstatt als Zwischenab-



Foto: Stefan Treier

Die FO-Wagen ergänzen die Dampflok zu einem nostalgischen Zug.

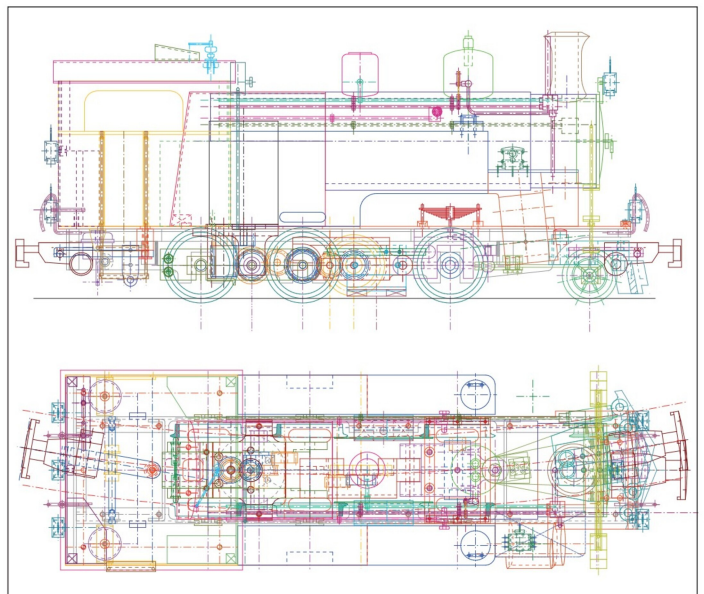
schlussarbeit eines Mechanikerlehrlings entstehen. Selbst mit Unterstützung eines Lehrlingsprüfungsexperten gelang es mir aber während eines ganzen Jahres nicht, einen entsprechenden Betrieb zu finden. Der Weg des geringeren Widerstandes führte also nicht zum Ziel. Ich musste wohl oder übel selbst Hand anlegen. Mit dem Bearbeitungsmaschinenpark und der fachlichen Unterstützung eines bekannten, ehemaligen Spur-0-Modellbahn-Herstellers im Kanton Zürich gelang mir dann in einer Ferienwoche die aufwendige Fertigung des Zylinderblocks.

Die Zeiten der Erstellung von Handzeichnungen gehörten inzwischen der Vergangenheit an. Und so konstruierte ich die ganze Modelllok mittels CAD (MegaCAD LT), wobei mir die Pläne von Walter Studer, Modellbauer aus Basel, als Grundlage dienten. Um späteres Ärgernispotenzial zu minimieren, lohnen sich bereits während der langen Konstruktionsphase kleinste Überlegungen und Hinterfragungen. Die können so lauten: Wo kommen später die Lampenkabel zu liegen? Wo durchdringen sie die Plattform? Soll der Decoder im Kesselrohr platziert werden, oder kann er in einem Wasserkasten untergebracht werden? Wie können die Fensterscheiben gehalten/eingesetzt werden? In welchem Feinheitsgrad will/kann ich Teile fertigen? Was sind die betrieblichen Randbedingungen beim vorhandenen Gleismaterial?

Alle meine Fahrzeuge sind für einen robusten Betrieb auf Fama-Schienen ausgelegt. Sie können daher grundsätzlich keine

Finescale-Ansprüche befriedigen, da gewisse Kompromisse unumgänglich und somit auch quasi erlaubt sind. So ist mein Dampflokmodell zum Beispiel nur mit einem statt wie bei der Originallok mit zwei Triebzahnradern ausgestattet. Das vorhandene Triebzahnrad ist auch nicht zweilaufmässig gebaut. Es soll ja die groben Fama-

Zahnstangenschienen (Modul $m = 1,25$) befahren können. Eine überzeugende und bewährte Spezialität aller Fama-Triebfahrzeuge habe ich beim Bau der Lok übernommen: Damit das Triebzahnrad (Z 13/m 1.25) nicht auf die Zahnstangen aufsteigen kann, sind in der Nähe des Triebzahnrads beidseitig Magnete ca. 0,5 mm über den



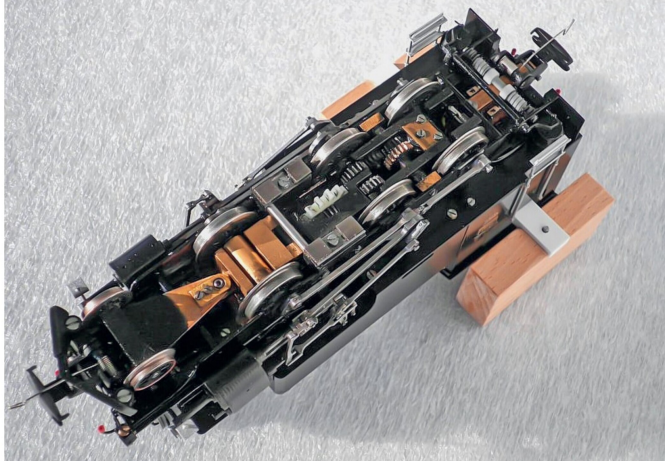
Handzeichnungen waren gestern, für die Konstruktion der Lok wurde auf CAD gesetzt.

Schienen angeordnet, die die Lok zusätzlich zum Eigengewicht von ca. 0,8 kg auf die Schienen hinunterziehen.

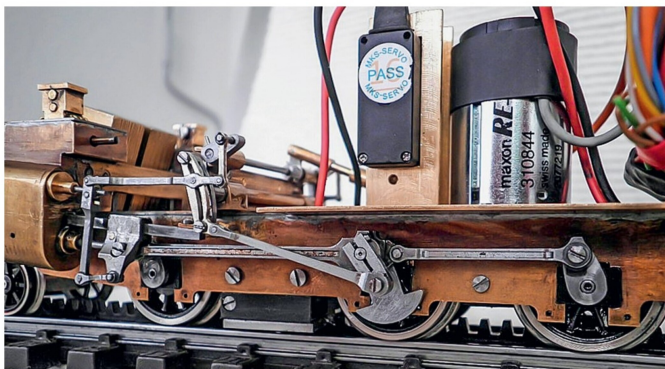
Ganz speziell wegen der konvexen beziehungsweise konkaven Ein- und Ausläufe auf den Fama-Zahnstangenstrecken musste eine funktionierende, leichtgängige Dreipunktlagerung grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Zudem stellte die Seitenverschiebbarkeit der hinteren zwei Achsen auf den kleinen Radien der Fama-Gleisgeometrie ($R = 560 \text{ mm}$) eine weitere Knacknuss dar. Die vorderste Achse darf sich seitlich nicht verschieben, da sonst die vorderen Kurbeln und Kuppelstangen unter anderem mit den Kreuzköpfen und den Triebstangen der Heusinger-Steuerung kollidieren würden. Die nötige Seitenverschiebbarkeit der hinteren Achsen habe ich mittels eines sehr einfachen, provisorischen Fahrwerks, das aus einer Plexiglasplattform mit darunter seitlich verschiebbar angeordneten Rahmenwangen besteht, ermittelt. Mit Kenntnis des benötigten Verschiebungsmasses für ein entgleisungsfreies Befahren von zwei entgegengesetzten Weichen in je abzwiegender Stellung konnte die CAD-Konstruktion des Fahrwerks weitergeführt und abgeschlossen werden.

Erst die fünfte Ausführung der Plattform mit den Rahmenwangen vermochte meinen Ansprüchen zu genügen. Die Koordinaten der Bohrungen und Ausfräsungen beherrschte ich bei der letzten Ausführung bereits fast wie im Schlaf. Auch das Führerhaus musste zweimal gebaut werden. Diese Aufzählung ist natürlich nicht abschliessend. Mit dieser Schilderung meine ich jedoch, den Beweis dafür zu liefern, dass man auch in einem Modellbauerleben immer einmal mehr aufstehen muss, als man gestaucht und hingefallen ist.

Als Antriebsprinzip wählte ich die nachfolgend beschriebene Variante: Der stehende Motor mit Stirnradritzel treibt via Schnecke mit Stirnzahnrad, Schneckenrad und Getriebe-Stirnzahnradern – dem Vorbild entsprechend – die mittlere Achse, auf die die Triebstangen wirken, an. Trotz theoretisch kleinerem benötigtem Bauvolumen montiere ich die Schnecke nie direkt auf der Motorenwelle. Jede Schnecke erzeugt bei ihrer Drehung eine Axialkraft, die bei der Montage direkt auf der Motorenwelle von den Motorenlagern aufgenommen werden muss. Bei der Zwischenschaltung eines Stirnradritzels fällt die Axiallast



Blick auf den selbst konstruierten und gebauten Zahnradantrieb mit seitlichen Tiefhaltemagneten.



Angetrieben wird die Lok von einem Maxon-Motor, vor diesem ist der Umsteuerservo zu erkennen.



Vom filigranen Gestänge hat Erich Imfeld wohlweislich immer mehr Teile produziert als benötigt.

auf die Motorenlager weg. Der Antrieb des Zahnstangen-Triebzahnrad zwischen den vorderen beiden Achsen erfolgt von der Mittelachse aus. Bei der Berechnung der Untersetzung ist speziell zu beachten, dass

die Umfangswegstrecken beziehungsweise -geschwindigkeiten (nicht die Drehzahlen) der Adhäsionsräder und des Triebzahnrad-Teilkreises möglichst gleiche Werte aufweisen müssen, um dadurch einen kleinsten

Schlupf der Adhäsionsräder auf den Schienen zu erzielen. Die vorderste und hinterste Achse wird je von der Mittelachse mittels der geteilten Kuppelstangen angetrieben. Hier ist noch anzumerken, dass sich die Konstruktion und der Bau des Antriebs eines Spur-0m-Fahrzeugs mit Triebzahnrad gegenüber einem Spur-0-Fahrzeug auch deshalb viel anspruchsvoller gestaltet, weil beim Schmalspurfahrzeug zwischen den Radkränzen ein um etwa 9,5 mm kleinerer seitlicher Freiraum zur Verfügung steht.

Die Fertigung der Kuppelstangen und der filigranen Teile der äusseren Steuerung war dann wiederum ein Meilenstein mit grosser Zeitverzögerung. Unzählige Laser-cut-Firmen wurden in der Absicht und Hoffnung angefragt, mich vor der Fertigung der feingliedrigen Teile drücken zu können.

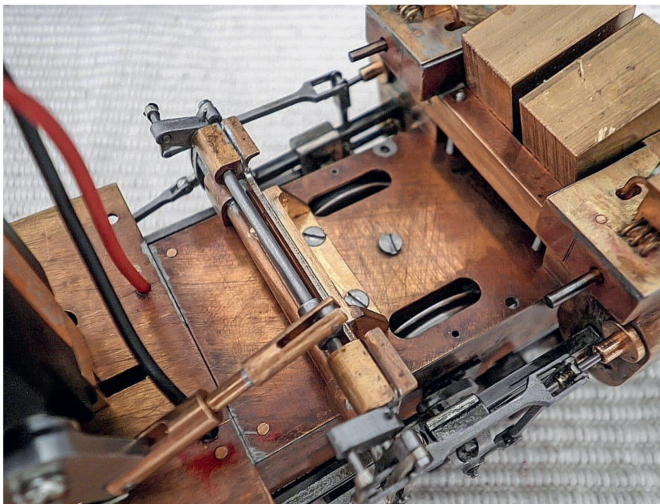
Aber auch hier fand ich keinen, der sich meiner erbarmt hätte. Also hiess es erneut entweder resigniert aufgeben oder aber selbst weitermachen.

Die weitsichtige Fertigung von je sechs Exemplaren eines jeden «Stahlstängels» hat sich als geschickt, sondern auch als nötig herausgestellt. Da bei jedem Fertigungsgang, das heisst nach jeder neuen Aufspannung der Werkteile, quasi ein neuer Fräsfehler entstehen konnte, unterlagen die gefertigten Teile während ihres Werdegangs einer anzahlmässig natürlichen Dezimierung. Immerhin kann ich berichten, dass nach dem kompletten Zusammenbau der Dampflok von jedem Gestängeglied – mit Ausnahme des Kreuzkopfes – mindestens noch ein funktionstüchtiges Reserveteil vorhanden ist.

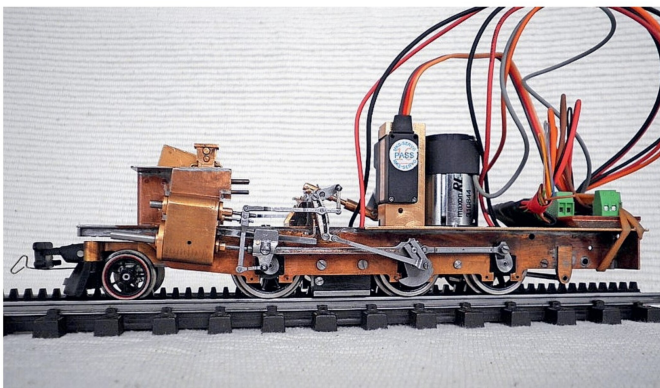
Für die Umsteuerung der Schieberschubstangen entwarf ich mit grossem Zeitaufwand mehrere rein mechanische Varianten. Sie alle vermochten mich aber nicht zu überzeugen. Erst als ich realisierte, dass heute Decoder mit einer Servoansteuerung auf dem Markt erhältlich sind, waren die Hürden zur Verwirklichung des angestrebten Ziels weggeräumt. Bei der Fahrtrichtungswahl steuert nun ein Servomotor, der stehend vor dem Antriebsmotor in der Feuerbüchse montiert wurde, die Aufwerfhebel und Hängeeisen und damit die Schieberschubstangen an ihrem hinteren Ende langsam nach unten (Vorwärtsfahrt) oder nach oben (Rückwärtsfahrt). Der Schwingenstein verschiebt sich dadurch in der Schwinde unter beziehungsweise über die neutrale Mittelstellung.

Die Sache mit den Servos

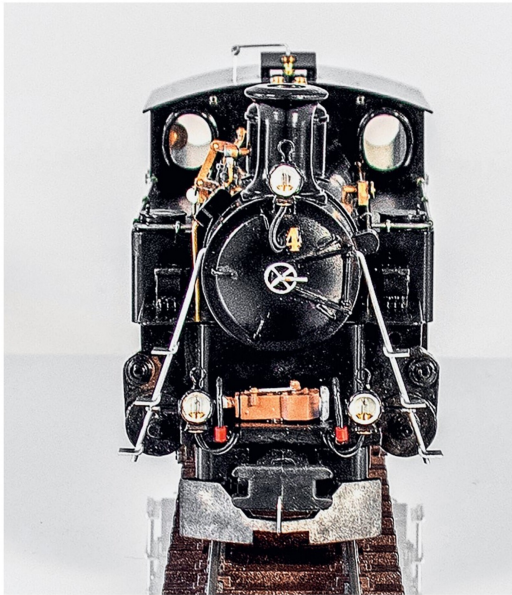
Beim Thema Servobetrieb beziehungsweise Servostromversorgung zeigte sich, dass mir das Servowissen eines Flugzeugmodellbauers komplett fehlte. Ich konnte/musste wieder viel lernen und wurde gezwungen, entsprechendes Lehrgeld zu zahlen. Während der Inbetriebsetzung und der ausgedehnten Testfahrten auf verschiedenen 0m-Anlagen gaben zwei Digitalservos der Mittelpreisklasse ihren Geist auf. Eine Einbauanleitung mit speziellen Hinweisen und Tipps fehlte bei den gekauften Servos vollständig. Die Ausbeute bei der zeitintensiven Internetsuche nach Begründungen für die defekten, mobil eingesetzten Servos (in einem Fahrzeug eingebaut) war sehr mager. Auch durchkämmte ich stundenlang frustriert und erfolglos die unendlichen Abhandlungen in den verschiedensten Servoforen. In Modellbahn-Fachgeschäften fand ich zwar viele hilfsbereite Menschen, die mir interessiert zuhörten, aber niemand konnte mir letztlich DIE Lösung für mein Problem aufzeigen. Selbst bei Decoderherstellern, die eigene Servos verkaufen, fand ich keine klare Empfehlung, wie ein mitfahrender Servo beschaltet werden sollte. Bei professionell gefertigten Modellbahnloks mit beispielsweise Servos für das Heben und Senken der Pantografen traten



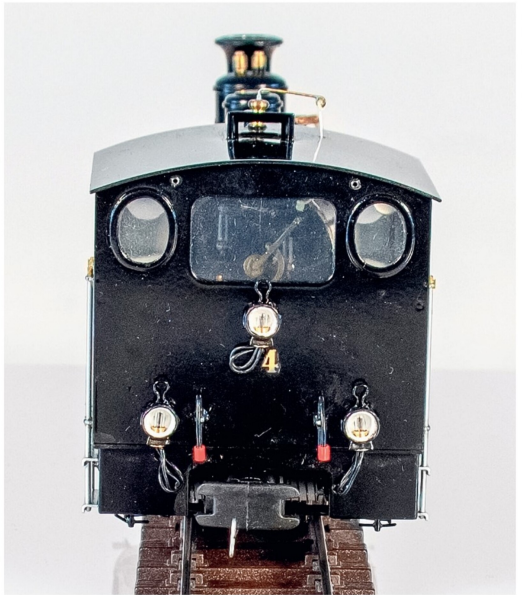
Der Servo hebt und senkt die beidseitigen Hängeeisen und damit auch die Schieberschubstangen.



Die Lok im Rohbau, noch ohne Decoder, bereit zu einer ersten Versuchsfahrt auf den Schienen.



Sogar die bei einer Entgleisung benötigte Zahnstangenwinde fehlt nicht.



Fotos: Stefan Treier

Kleine Glühbirnen im Lampengehäuse markieren die alten Petrollampen.

solche Probleme offenbar nicht auf. Es schien, als ob ich wieder einmal der Einzige mit solchen speziellen Problemen wäre. Alle andern setzten offenbar bessere und «problemlosere Elemente» ein. Im Laufe der langen Recherche erfuhr ich allmählich von verschiedensten Quellen, dass ein Servomotor in der Regel sehr heikel auf Unterspannungsversorgungen reagiert. Auch hohe Stromspitzen wirken scheinbar einem möglichst langen Leben der Servos erfolgreich entgegen. Die – hoffentlich nun endgültige – Lösung scheint die Energiepufferung mittels Elkos zu sein. Nach dem Einbau eines Decoder-Elkos (3,3 mF/25 V) und eines Servo-Elkos (0,47 mF/35 V) am Niederspannungsausgang des Decoders (+5 V und GND) sieht die Situation nun so aus, als ob die Probleme mit den Servos aktuell gelöst seien.

Weil für die Lösung des Servoproblems mehrere Demontagen und Montagen an der Lok nötig waren, resultierte daraus auch ein Vorteil: Das viele Auseinanderschrauben und Wiederausammenfügen der Dampflok bei der Behebung der Servomängel zeigte auch Mängel bei der inneren Verdrahtung auf. Diese erfuhr deshalb eine Korrektur, wodurch das Kabelgewirr in der Feuerbüchse und auch im Langkessel verkleinert werden konnte. Die Korrektur war auch deshalb notwendig, weil ich zusätzlich freie Plätze für die beiden zusätzlichen Energiespeicher-Elkos schaffen musste. Derweil also der Servo-Elko im rechten Wasserkasten untergebracht werden konnte, liegt der grössere Decoder-Elko vorne im Langkessel.

Das angepeilte Ziel einer selbst erbauten, robusten und funktionsfähigen Dampflok mit Zahnstangenantrieb scheint nun

(doch noch) erreicht worden zu sein! Stauende Augenpaare und anerkennende und lobende Worte von kritischen Modellbahnkollegen sind nun der Lohn für die Anstrengungen während einer langjährigen Entwicklungs- und Bauphase.

Mein Resumé

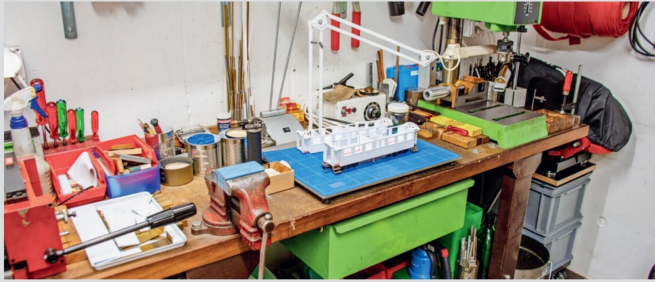
Abschliessend hier noch ein Gedanke zum Thema «gute Modelllaufeigenschaften»: Ein rundlaufender, nicht hackender Antrieb der Triebräder über die Kuppelstangen ist nur möglich, wenn in vernünftigem Masse exakt gearbeitet wurde. Exakt will heissen: im masslichen Hundertstelbereich. Das vernünftige Mass ist nach meinen Erfahrungen dann erfüllt, wenn den beweglichen Teilen wenig, aber doch genügend Spiel ermöglicht wird. Diese Freiheiten sind speziell auch wichtig, da sich die hinteren



So präsentiert sich ein Teil des alten Furka-Zugs von Erich Imfeld.

Die Wagen

In einem zweiten Teil berichtet Erich Imfeld über seinen Modellbauer-Werdegang vom ersten Steuerwagen in Spur 0 bis zum Ausblick in die Modellbauzukunft. Den Zweiachswagen des Dampfzugs wird ein eigener, spezieller Abschnitt gewidmet sein.



Die «Lokschmitte Imfeld» mit im Bau befindlichen F0-4-Achsen mit geschlossenen Plattformen.

Die Lok in Aktion

Für diejenigen, die sich selbst ein Bild vom Zahnradtriebwerk der HG 3/4 von Erich Imfeld machen möchte, haben wir ein kleines Video online gestellt, das die Lok in langsamer und voller Fahrt zeigt. Auf diese Art werden die Antriebe während mehrerer Stunden eingefahren. Steigt der Strombedarf, wird das verbrauchte, dunkle Schmieröl wieder durch neues, helles Öl ersetzt.



<https://youtu.be/Z7MhVYHxPc0>

Achsen, wie bereits erwähnt, während der Fahrt wegen der Gleisgeometrie seitlich verschieben, was im Übrigen auch bei der Originallok zu beobachten ist. Trotz mass-

genauer Fertigung muss das Gestänge noch «schnaufen» können, da sonst die Modelllok besonders bei langsamer Fahrt unschön und unbefriedigend wie eine hinkende Ente

davonwatschelt oder eiert, weil das Gestänge klemmt. Das würde die Freude und den Stolz des Erstellers auf jeden Fall kräftig schmälern. ❌

Fotos: Stefan Treier



Die Handbremskurbel im Führerstand ist gelöst, die Vorwärtsfahrt kann beginnen.



Technik | Digitalisierung der BLS Ae 6/8 208 der Fa. FULGUREX in Spur N

Ein N-Klassiker lebt digital neu auf

«Nach Umbau wertvoller Kleinserienmodelle, zum Beispiel auf Digitaltechnik, droht ein erheblicher Wertverlust!» So die Meinung vieler Modellbahnsammler. Unserem Autor Manfred Merz sind die klassischen Loks für den reinen Vitrineneinsatz aber viel zu schade, und deshalb hat er den Umbau gewagt. Über sein Vorgehen und das Ergebnis berichtet er im folgenden Beitrag.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Wir schreiben das Jahr 1982. Die Modelleisenbahn in der Spurweite N im Massstab 1:160 ist gerade mal 14 Jahre jung. Die kleinen N-Modelle stecken noch in den Kinderschuhen und sind lange nicht so weit verbreitet wie ihre grossen Brüder der Spuren H0, 0 und 1, erst recht nicht in der Schweiz. N-Modelle nach Schweizer Vorbild gibt es zu der Zeit kaum.

Hier herrscht noch ein gewisses Vakuum. Der in Lausanne ansässige Hersteller FULGUREX hatte schon damals eine lange, sehr erfolgreiche Firmengeschichte. Unter anderen namhaften Marken war FULGUREX der Schweiz-Importeur des deutschen Herstellers ARNOLD, der damals mit ARNOLD-Rapido mit zu den N-Pionieren gehörte. Der damalige FULGUREX-Mitnhaber Urs

Egger klopfte mehrmals engagiert in Nürnberg mit der Idee an, mehr N-Modelle nach Schweizer Vorbild zu fertigen – leider ohne Erfolg.

Da FULGUREX gleichzeitig Kleinserienmodelle in Messing-Handarbeit in den grösseren Massstäben in Japan fertigen liess, entstand die Idee, dort nun ebenfalls in der Nennweite N produzieren zu lassen.

40 Jahre alt und eines der ersten N-Modelle der Fa. FULGUREX: die BLS Ae 6/8.



Er fand den japanischen Hersteller ENDO, der seinem Wunsch nach N-Modellen zunächst bereitwillig folgte. Das ging auch eine ganze Weile gut, dann musste die Produktion jedoch nach Korea verlagert werden. Die dortigen Hersteller waren allerdings nicht so begeistert von N. Zu klein, zu empfindlich, meinten sie. Diese Einstellung zu überwinden, verlangte von Urs Egger so einiges an Überzeugungskraft: Um es deutlicher zu schreiben: Es grenzte fast an Nötigung. Eggers Drohung lautete nämlich, wenn die Koreaner nicht in N fertigen würden, nähme er auch keine grossen Modelle mehr ab. Unter diesem sanften, aber bestimmten Zwang entstand ab 1982 eine Serie von Schweizer Lokklassikern in der Spurweite N. Unser heutiger Kandidat, die Ae 6/8 der BLS, gehört zu den ersten, noch in Japan bei ENDO gefertigten N-Modellen. Die Auflage dieser Kleinserienmodelle war vom Umfang her für heutige Verhältnisse sehr beachtlich. Da diese Serien nie limitiert waren, wurden von manchen Modellen mehrere Auflagen gefertigt. Über die konkrete Stückzahl liegt jedoch ein Tuch des diskreten Schweizens.

Zum Vorbild

Welcher Eisenbahnfan kennt sie nicht, die Ae 6/8 der BLS. Sie gehörte lange zum Inbegriff der Schweizer Zugförderung im alpenüberquerenden Dienst. Über eine lange Zeit galt diese Maschine mit ihrer Leistung von 4410 kW als stärkste Lok der Welt und generell als Meilenstein in der Lokomotiventwicklung. Sie wurde in zwei Serien ab

1926 bis 1943 gebaut und im Verlauf ihres langen Lebens in den Werkstätten in Spiez mehrfach, teilweise sehr grundlegend, umgebaut. Dabei veränderte die Maschine im Laufe der Jahre auch ihr Ausseres. Wegen ihrer guten Eigenschaften wurde die Ae 6/8 gleich mehrere Male von den SBB angemietet und so auch am Gotthard eingesetzt. Bis heute sind uns dankenswerterweise drei dieser imposanten Maschinen erhalten geblieben. Die 205 und die 208 sind heute noch betriebsfähig und werden regelmässig zu Fahrten vor Sonderzügen eingesetzt.

Die Verpackung und die Anleitung

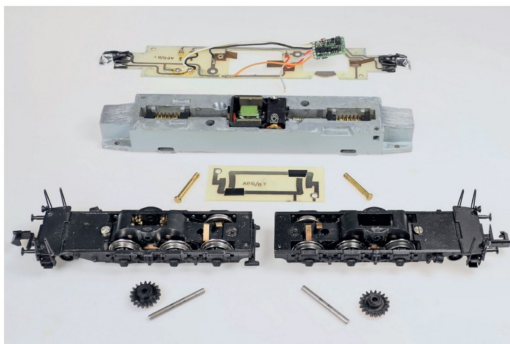
Das N-Kleinserienmodell ist, in Seidenpapier und weiche Klarsichtfolie eingeschlagen, in einem nobel gestalteten Kartonschächtelchen in weichem Schaumstoff ruhend untergebracht. Das dunkle Rotbraun und die goldenen Buchstaben lassen bereits einen gewissen Rückschluss auf den speziellen Inhalt zu. Eine beiliegende einfache Zeichnung gibt Aufschluss über den mechanischen sowie den elektrischen Aufbau des edlen Modells im Massstab 1:160 und über dessen Pflege.



Der gute Klassiker in 1:160 hält auch heute noch einer näheren Betrachtung mit der Lupe stand.



Die Gehäusebefestigungsschraube ist hinter dem Drehgestell versteckt.



Viel edles Metall: die Einzelteile des betagten FULGUREX-N-Modells.

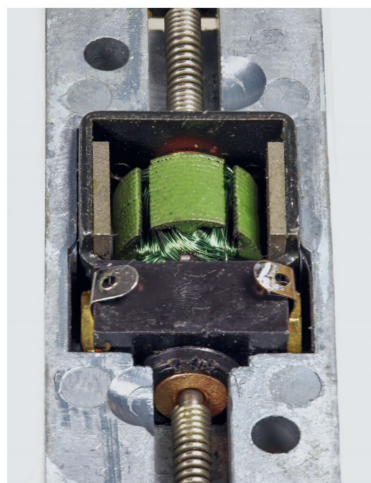
Mechanisches

Basis für die solide gemachte Mechanik der FULGUREX BLS Ae 6/8 ist ein massiver Rahmen aus Metalldruckguss. Mittig in einer exakt gestalteten Vertiefung ist der fünfpolige, mit schräg genutetem Anker glänzende Motor passgenau eingelassen. Seine beiden Wellenenden übertragen das Drehmoment über Spiralfedern auf zwei Messingschnecken. Von dort geht es über ein Stufenzahnrad aus Kunststoff auf die aus Metallzahnradern aufgebauten Getriebe in den beiden Drehgestellen weiter. Auf diese Art sind vier der sechs Antriebsachsen angetrieben. Zwei Räder sind mit Hafringen aus klarem Kunststoff ausgestattet, die im Laufe der letzten Jahre bei meinem Exemplar verschleissbedingt bereits mehrfach ausgetauscht wurden.

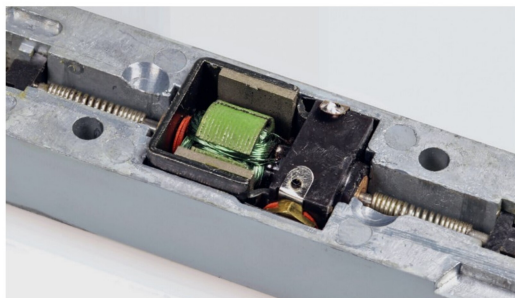
Beidseitig finden sich N-Normkupplungen der damaligen Auslegung. In Ermangelung einer Kupplungssteckaufnahme, die entsprechende NEM gab es damals noch



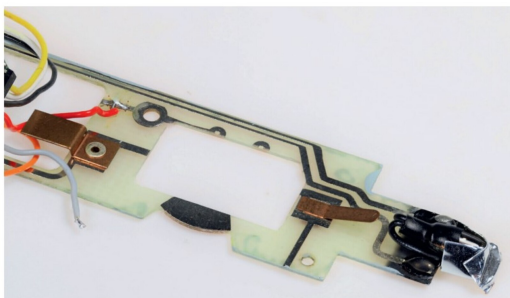
Die Klebestreifen verhindern Kurzschlüsse bei der Kurvenfahrt.



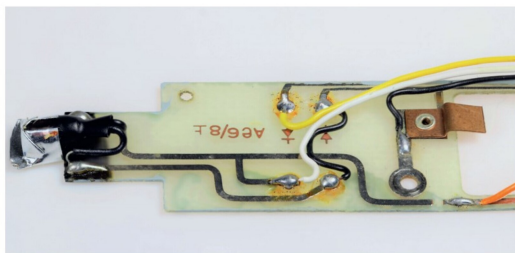
Der Motor des Modells: Die rechte Motoranschlussfahne muss um 180° nach oben gedreht werden.



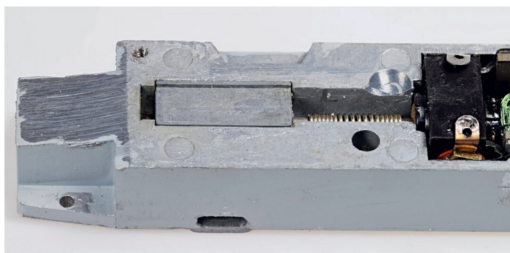
Das abgeänderte Aggregat wieder an seinem angestammten Platz.



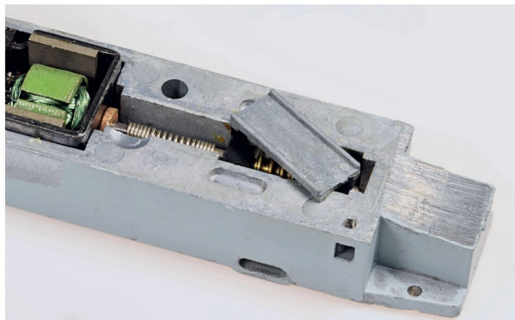
In dieser Vertiefung in der Platine findet der Decoder seinen Platz.



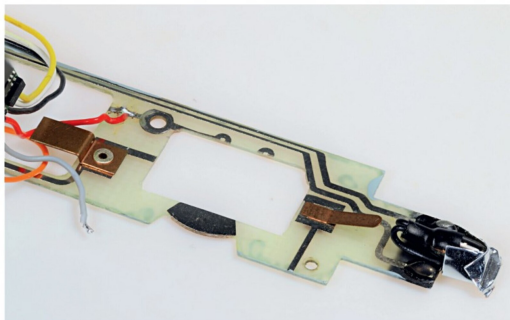
Der Oberleitungsumschalter ist entfernt, eine Öffnung ausgearbeitet.



Das kleine Metallgewicht nützt uns und kann wieder platziert werden.



Auf der anderen Seite habe ich es wegen Kurzschlussgefahr weggelassen.



Änderungen an der Platine und der elektrische Decoderanschluss.

nicht, ist der Austausch gegen heute gängige Kurzkupplungssysteme nur mit entsprechendem bastlerischem Geschick und mit Anpassungen möglich. Die komplette Mechanik des FULGUREX-Klassikers kann nur mit grundsolide umschrieben werden.

Elektrisches (und Elektronisches)

Alle sechs Antriebsachsen nehmen beidseitig Fahrstrom auf. Radinnenschleifer bringen die Spannung über entsprechende Leiterbahnen auf Kontaktschleifer, die den Strom auf Schleiferbahnen, die auf eine Platine zwischen den Drehgestellen geätzt sind, übertragen. Von dort geht es über zwei Schrauben in einem Hohlloch weiter auf die von oben auf das Chassis geschraubte Hauptplatine. Sie versorgt die einzelnen elektrischen Verbraucher mit Spannung. Für den fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel sorgen zwei einfache Dioden. Mittels zweier klassischer Drahtglühlampen wurde seinerzeit die Ausleuchtung der oberen Spitzensignale realisiert.

Auf die Ausleuchtung der unteren Spitzensignale wurde im Interesse einer massstabgerechten Gestaltung der freistehenden unteren Lampen verzichtet. Die dafür notwendige LED-Technik war damals noch nicht so weit. Der Product Manager, diesen Begriff gab es damals noch gar nicht, Urs Egger rang lange mit sich, ob er diesen Weg gehen solle, holte sich dann aber das grüne Licht einiger seiner guten Kunden.

Mit einem entsprechenden Umschalter kann das Modell auf Oberleitungsbetrieb umgeschaltet werden. Dieser recht einfache elektrische Grundaufbau lässt folgerichtig auch eine einfache Digitalisierung zu. Die Hauptarbeit besteht darin, den Oberleitungsumschalter zu entfernen und in diesem Bereich eine rechteckige Öffnung in die Hauptplatine zu sägen und zu feilen, in der der Decoder versenkt werden kann. Durch Drehen der Masseanschlussfahne des Motors nach oben wird dieser elektrisch vom Chassis entkoppelt. Die digitalen Vorbereitungen der Hauptplatine begrenzen sich auf das Auslöten der beiden Dioden und eine Unterbrechung der Leiterbahn des Pluspols zum Motor. Für die elektrische Einbindung des Decoders in die Elektrik des Klassikers verweise ich an dieser Stelle auf die Bilder dieses Beitrags.

Die Formgebung

Fast das komplette Modell wurde aus Messing und Weissmetallteilen im Massstab 1:160 umgesetzt. Das schöne N-Modell gibt das markante Äußere der originalen Ae 6/8 auf Anhieb glaubhaft wieder. Dieses trifft auch heute noch zu, wie der eindeutige Vergleich zu dem aktuellen HOBBYTRAIN-Modell zeigt. Natürlich dürfen die über 30 Jahre (!) seit der Entwicklung des FULGUREX-Klassikers nicht unberücksichtigt bleiben. Die Drehgestellenden, ebenfalls aus Metall, sind sehr weitgehend

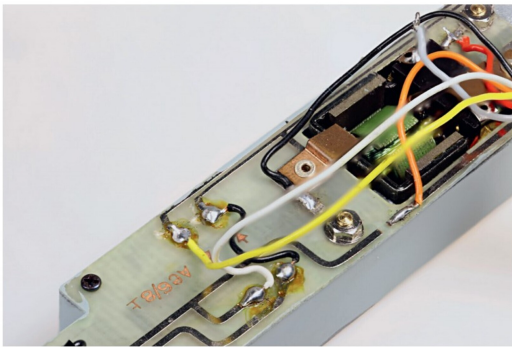
durchgestaltet. Die markanten Griffstangen sind einzeln aus feinem Metalldraht an beziehungsweise eingesetzt und aufgrund der Materialauswahl fest am Modell angelötet und nahezu unverwundlich. Die Verglasung der N-Maschine erfolgte damals passgenau mit Klarsichtfolie aus Kunststoff, im Bereich des Maschinenraums leicht mattiert.

Über den Farbauftrag und den Druck

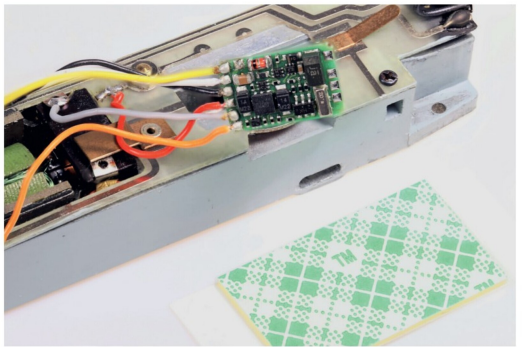
Das N-Maschinen ist sehr sauber in den richtigen Farben ohne Einschlüsse lackiert. Der Lokkasten braun, das komplette Dach silbern. Die Farbtrennkanten von Silber zu Braun sind in den damaligen Massstäben leicht vernebelt ausgeführt worden. Loknummer und die Lettern «BLS» wurden in das Messing des Gehäuses mit eingeztzt. Im Verlauf der Jahre läuft das blanke Messing leicht an und lässt die erhabenen Buchstaben und Zahlen etwas verblassen. Der sparsame Druck in Gelb ist exakt im Tamponverfahren aufgebracht, sprengte jedoch damalige Ansprüche. Die Fensterimitationen erhielten sauber aufgedruckte silberne Rahmen.

Die Fahreigenschaften

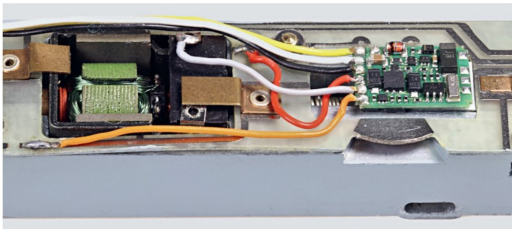
Zunächst, wenn Sie alt genug sind, versetzen Sie sich bitte zurück in die Zeit Anfang der Achtzigerjahre des letzten Jahrhunderts. Erinnern Sie sich, wenn sie noch nicht zu alt sind, vielleicht noch an die ruppigen Fahreigenschaften damaliger N-Grossserienmo-



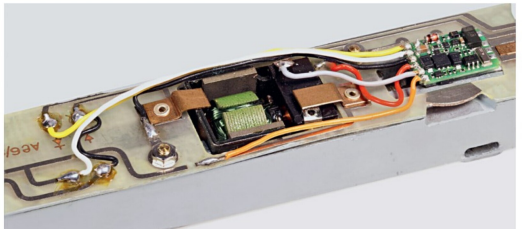
Für den Anschluss werden die originalen Leiterbahnen weiterhin genutzt.



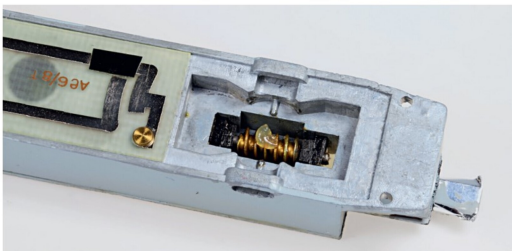
Die Befestigung des Decoders erfolgt sicher mit einem 3M-Klebeband.



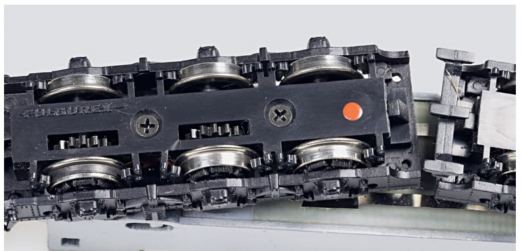
Der Decoder sicher verstaut und die Anschlusskabel sauber verlegt.



Die Gesamtansicht verschafft einen Überblick über den Digitalumbau.



Vor dem Zusammenbau bekommen die Antriebsschnecken etwas Fett.



Der aufgemalte rote Farbpunkt weist die Lok als digitalisiert aus.

delle? Richtig: von feinfühligem Regeln oder ruckfrei – keine Rede. Damals fielen die FULGUREX-Kleinserienmodelle in diesen Punkten schon positiv auf. Fein verzahnte, hochuntersetzende Getriebe, fünfpolige, schräg genutete Motoren und eine solide Fahrstromaufnahme machten dies möglich. Diese Attribute gaben die FULGUREX-Konstrukteure auch der BLS Ae 6/8 mit auf den Weg. Merkmale, die auch heute noch Massstäbe setzen und eine sehr gute Basis für einen sinnvollen Digitalumbau bieten.

Das Modell läuft analog und digital absolut ruckfrei an und lässt sich feinfühlig bis zur moderaten Endgeschwindigkeit regeln. Das dabei von dem Modell ausgehende Fahrgeräusch klingt aufgrund der Metallbauweise zwar kernig, keinesfalls jedoch übergebührend auffällig.

Mit seinem ordentlichen Leistungsgewicht von 124 Gramm Lebendgewicht ist die Zugkraft ausserordentlich gut und heutigen, direkt vergleichbaren leichtgewichtigen Kunststoffmodellen haushoch überlegen. Eine echte Zugkraftgrenze ist kaum

auszumachen. Die Fahrstromaufnahme vermag ebenfalls zu überzeugen und gibt keinen Anlass für Kritik. Das Modell befährt fast alle Gleis- und Weichenfabrikate anstandslos. Lediglich die Vorläufer neigten auf ARNOLD-Weichen zum Entgleisen. Hier hilft ein sorgfältiges Nachjustieren des Radsatzinnenmasses auf normgerechte 7,4 bis 7,6 mm nachhaltig.

Auch analog lässt sich das Modell, auch mit Decoder im Bauch, noch einsetzen, verwenden Sie dazu aber ein Fahrgerät ohne Halbwellenfunktion, das halbwegs geglätteten Gleichstrom liefert.

Mein Fazit

Frei nach dem Motto «Für eine glückliche Kindheit ist es nie zu spät» kann der Fahrspass mit dieser wundervollen FULGUREX-Maschine auch heute noch nachgeholt und genossen werden. Recht häufig wird der Klassiker zu moderaten Preisen und in gutem Zustand angeboten. An dieser Stelle ein grosses Kompliment an die damaligen Macher dieses Modells. Sie haben der Ma-

schine sehr gute Gene in Form einer langlebigen, soliden Technik mit auf ihren Lebensweg gegeben.

Für den tristen Einsatz in der Vitrine ist das Modell jedoch viel zu schade. Spendieren Sie der Lok ruhig einen Decoder, und geniessen Sie zur ordentlichen Optik auch die gute Zugkraft und die ausgeglichenen Fahreigenschaften. Das in Ehren ergraute FULGUREX-Modell gehört noch lange nicht zum alten Eisen – äh – Messing, zeigt sie den Jünglingen am Markt doch selbstbewusst, wie gute Zugkraft und Fahreigenschaften funktionieren. In meinem YouTube-Kanal können Sie das Modell unter folgendem Link in Aktion erleben:

<https://www.youtube.com/watch?v=WY0kGRjUSSA&t>



Der Zug aus schweren Kesselwagen darf ruhig auch etwas länger sein.



Porträt | Die Speisewagen des Typs Breda in Spur H0 von LS Models

Umbauspeisewagen als Neukonstruktion

Foto: Fondazione Isee, Sesto San Giovanni. Archivio Storico Ernesto Breda. Sezione fotografica



Werkaufnahme mit einer Typenaufnahme des Speisewagens WR 4267 von der Einstiegsseite her in Sesto San Giovanni (Milano) im Jahr 1953.



Die Faszination der CIWL ist bis heute ungebrochen – der Mythos der luxuriösen Eisenbahnreisen lebt bis heute weiter. Im Programm von LS Models finden sich schon seit Jahren etliche unterschiedliche CIWL-Wagentypen. Zur Ergänzung des umfangreichen Programms wurde nun der Breda-Speisewagen als Modell realisiert. Werner Frey hat in das Modell hineingeschaut und berichtet über seine Eindrücke.



Ein Blick in den eher kargen Speisesaal der 1950er-Jahre. Da weht kein Hauch von CIWL-Noblesse.

Von Werner Frey (Text/Fotos)

In den 1950er-Jahren baute die Firma Breda aus Milano zehn Speisewagen für die Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Die Wagen waren jedoch keine Neubauten, sondern basierten auf zell während des Krieges beschädigten Pullman-Wagen aus den 1920er-Jahren. Die neuen Speisewagen wurden mit den Nummern 4265 bis 4274 versehen. Der Wagen 4271 fällt dabei aus der Reihe, weil sein Vorgängerfahrzeug mit der Nummer 4154 aus einer anderen Wagenserie stammt als alle anderen Spenderwagen. Jeweils fünf Wagen wurden dem italienischen und dem französischen CIWL-Wagenpark zugeteilt.

Die Inneneinrichtung war schlicht gehalten, was damals als modern galt. Die Wagen im französischen CIWL-Wagenpark, die in den 1960er-Jahren an die Société nationale des chemins de fer français (SNCF) verkauft wurden, verkehrten bis zu ihrem



Einer der fünf SNCB-Speisewagen 1992 im EC «Vauban» bei der Durchfahrt in Langenthal.



Noch lange Zeit konnte man die CIWL-WR in der Schweiz beobachten, hier in Aarburg-Oftringen.

Art.-Nr.	Land	Farbe	Epoche	Wagennummer	UIC-Wagennummer
49196	IT	Blau	III	4269	
49197	FR	Blau	IV	4273	51 87 88-40 565-3
49198	IT	Blau	IV	4268	51 66 08-80 106-9
49199	FR	Blau	III	4274	
99109	IT	Blau	III	4268	
MW1705*	B	Orange	IV	4268	61 88 88-70 268-4

Einsatzende um 1980 in diesem Zustand. Der Betrieb der bei CIWL verbliebenen Wagen wurde ebenfalls 1980 eingestellt, da sich die FS neue Speisewagen beschaffte. Diese fünf Wagen wurden 1986 im CIWL-Atelier Ostende aufgearbeitet, um zukünftig bei der Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) eingesetzt zu werden. Dabei erhielten die Wagen nebst Gummiwulst-Übergängen und einer neuen Inneneinrichtung die orange C1-Eurofima-Lackierung. Zur Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h wurden die ursprünglichen Pennsylvania-Drehgestelle gegen solche des Typs Minden-Deutz ausgetauscht. In diesem Zustand verkehrten die Wagen auch in die Schweiz, zum Beispiel im EuroCity «Iris» von Brüssel nach Chur, und zwar bis 1994. Der CIWL 4268 ist heute als historisches Fahrzeug bei der niederländischen Museumsbahn Miljoenenlijn-Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) betriebsfähig erhalten.

Das Modell

Nach den Recherchen des Autors ist der Breda-Speisewagen bisher nie als massstäbliches H0-Modell erschienen. Dies dürfte nicht zuletzt dem Umstand geschuldet sein, dass es nur gerade zehn Wagen dieser Bauserie gab. Im Kontext eines möglichst vollständigen CIWL-Wagenprogramms darf dieser Wagen jedoch nicht fehlen und ist daher die logische Fortsetzung des bereits umfangreichen CIWL-Angebots von LS Models. Gleichzeitig ist die spätere SNCB-Version ein wichtiger Baustein für das ModelsWorld-Programm mit internationalen

*Dieser Wagen ist Teil des ModelsWorld-Wagensets INT 296/297 Edelweiss.



Die Ansicht der Gangseite des französischen WR 4268 in Epoche-IV-Ausführung mit UIC-Nummer in der Wagenmitte unterhalb des CIWL-Logos.

Reisezügen zwischen Belgien (dem Heimatland von LS Models) und der Schweiz.

Es versteht sich bei LS Models schon fast von selbst, dass gleich mehrere Nummern in verschiedenen Epochen mit ihren jeweiligen Eigenheiten als Modell realisiert wurden. Die in der Tabelle auf S. 34 aufgeführten Modelle der CIWL-WR «Breda» wurden bis heute produziert und ausgeliefert.

Bezüglich der Detaillierung zeigt LS Models, was mit der aktuellen Technologie im Massstab 1:87 derzeit möglich ist. Der Wagen lässt innen und aussen schlicht keine Wünsche offen. Angefangen beim Dach, das mit vielen kleinen Nieten ausgestattet ist, über die Faltenbälge mit ihren Aufhängungen bis hin zum Wagenboden ist alles mit viel Liebe zum Detail nachgebildet. Dazu gehört auch, dass die je Wagenseite unterschiedlichen Übergangstüren korrekt nachgebildet und die Ladeluken bei der Küche fein graviert sind. Die feinen Griffstangen bei den Einstiegstüren sind aus Metall hergestellt.

Ein weiteres Highlight sind die Drehgestelle, die aus einer Vielzahl von Kleinteilen zusammengebaut sind. Am Wagenboden findet sich ausserdem der Generator,



Der Breda-Speisewagen mit der edlen Verpackung und dem beigelegten CIWL-Stofftuch.



Die Gestaltung des Wagenunterbodens lässt dem Modellbahner keine Wünsche offen.



Vorbildrichtige Wagenübergänge auf der Seite der Küche ...



... und auf der Seite des Speisesaals mit unterschiedlichen Türen.



Das charakteristisch abgerundete Wagenende auf der Küchenseite, wo sich einst ein Einstieg befand.



Die moderne Einstiegstüre mit filigranen Griffstangen und Heizleitung am anderen Wagenende.



Der Wagen besticht durch eine lupenreine Beschriftung und ein erhabenes CIWL-Logo.

dessen Antriebsriemen ebenfalls nachgebildet ist und sich um die Achse im Drehgestell schlingt (zumindest optisch, natürlich ist er offen, damit der Radsatz eingesetzt werden kann).

Um die vielen Details des Innenraums alle entdecken zu können, muss man das Gehäuse entfernen. Die Inneneinrichtung ist mehrteilig und enthält neben einzelnen eingesetzten Sitzen eine in allen Details nachgebildete Küche, die sogar mehrfarbig lackiert und bedruckt ist, mit Durchreiche und Anrichte. Gekocht wurde damals übrigens noch auf einem Kohleherd, der ebenfalls nachgebildet ist. Einziger Kritikpunkt ist hier die etwas helle Farbe der Küchenwand zur Gangseite mit leichtem Plastikglanz. Dies ist aber Kritik auf allerhöchstem Niveau. Anstatt weiter viele Worte zu verschwenden, um jedes noch so kleine Detail zu beschreiben, lassen wir in diesem Fall die Bilder sprechen – lassen auch Sie, werter Leser, sich vom Detailreichtum dieses Wagens begeistern.

Charakteristisch für den Wagen sind auf der Küchenseite das abgerundete Wagenende sowie die Halbfenster, die je nach Wagen bereits teilweise durch normale Fenster ersetzt wurden. Umgesetzt wurde dies entsprechend dem fotografisch dokumentierten Zustand der Vorbildwagen. In der Küche sind die Fenster mit einem Milchglaseffekt versehen.

Eine nähere Betrachtung verdient auch die auffällige orange SNCB-Ausführung. Es handelt sich dabei nicht um eine reine Farbvariante, sondern um eine Formvariante, die ebenfalls mit viel Liebe zum Detail umgesetzt wurde. Vorbildgerecht verfügt der Wagen über Gummiwulste statt Faltenbälge, eine geänderte Inneneinrichtung (sogar das Sitzmodell wurde angepasst!), andere Drehgestelle sowie einen um etliche Anbauten wie zusätzliche Umrichter und weitere Geräte ergänzten Wagenboden. Dass von aussen die orangen Wageninnenwände zu sehen sind, könnte man als Fehler sehen. Diese waren aber in der Tat hellrot bis orange.

Lackierung und Bedruckung

Die Lackierung ist perfekt ausgeführt. Das Dach ist grau, der Wagenkasten blau bzw. orange und der Unterbau schwarz lackiert. Ebenso perfekt ist die Beschriftung, die absolut lupenrein gedruckt ist. Die gelben Zierstreifen sind schnurgerade und ohne



In der liebevoll gestalteten Küche werden Speisen gekocht...



... die später im farbig abgesetzten Speisesaal serviert werden.



Die Hinweisbeschriftung Speisewagen in italienischer ...



... und in französischer Sprache bei der Epoche-III-Version.



Der orange SNCB-Speisewagen weist einen verlängerten Wagenübergang mit Gummiwulst sowie neuen Minden-Deutz-Drehgestellen auf.



Gesamtansicht des WR 4268 in der Epoche-IV-Ausführung in der orangenen C1-Lackierung mit SNCB-Signet für den Einsatz in den EuroCity-Zügen.



Auch der Wagenunterboden der SNCB-Version ist vorbildrichtig mit den später eingebauten Aggregaten und Kästen ausgestattet worden.



jede Ausfransung angebracht worden sowie absolut deckend, was bei hellem Gelb durchaus eine Herausforderung ist.

Je nach Beheimatung sind die Wagen entweder in deutscher, französischer und italienischer oder nur in französischer Sprache beschriftet. Das CIWL-Logo ist erhaben ausgeführt und nicht nur aufgedruckt. Die Drehgestelle verfügen vorbildgerecht über weisse Markierungen, und sogar der Radstand ist aufgedruckt.

Verpackung


Schon allein die schöne Verpackung offenbart, dass es sich um ein sorgsam entwickeltes Modell handeln muss. Der Wa-

gen wird in einer mit dem CIWL-Logo geschmückten Verpackung geliefert und nebst einer schützenden Folie von einem Stofftuch mit CIWL-Logo umhüllt. Obwohl er einsatzbereit geliefert wird, liegt ein umfangreicher Zurüstbeutel mit eingezogenen Faltenbälgen, Bremsschläuchen, Kuppelungshaken und weiteren Kleinteilen bei.

Fazit

Der Wagen ist ein Meisterwerk der industriellen Modellbahn-Herstellung im Massstab 1:87 unserer Zeit. Dies schlägt sich zwar auch im Preis von leicht mehr als 100 Franken nieder, ist jedoch jeden Franken wert. Glücklicherweise braucht es meist nur

einen Speisewagen pro Zug, was den Preis wieder etwas relativiert.

Dass die SNCB-Ausführung in der C1-Lackierung nur in Sets angeboten wird (aktuell Art.-Nr. MW1705 INT296/297 Edelweiss und später Art.-Nr. MW1908 EC 96 Iris) mag einige Modellbahner erstaunen. Man bedenke jedoch auch, dass die umfangreichen Formänderungen zu hohen Mehrkosten geführt haben, die auch bezahlt werden müssen. Statt den Speisewagen zu einem Preis von möglicherweise nahezu 200 Franken als Einzelwagen zu verkaufen, scheint die Bildung eines vorbildgerechten Sets mit einer Mischrechnung durchaus eine sinnvolle Lösung. 





Szene | Das Gotthardbahn-Modell im Verkehrshaus Luzern wurde abgebaut

Die Uhr ist abgelaufen

Das Modell der Gotthardbahn ist aus dem Verkehrshaus Luzern verschwunden, weil dieses am Standort der Schienenhalle 1 einen Neubau erstellt. Die Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern kämpfen für die Auferstehung der H0-Anlage mit Kultcharakter.

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

An den sommerlich warmen Tagen Mitte August benutzten zahlreiche Modellbahnfreunde die Gelegenheit, nochmals einen Blick auf das H0-Modell der Gotthardbahn mit ihren Kehrtunnels um die Kirche von Wassen zu werfen. Erstellt worden war die Anlage auf die Eröffnung des Verkehrshauses Luzern im Juli 1959 hin und war nun – nach über 60 Jahren – letztmals für die Öffentlichkeit zugänglich. Denn Mitte August wurde die Schienenhalle 1, wo das Modell seit 2007 an erhöhter Stelle auf einer Empore untergebracht war, geschlossen.

Halle weicht Neubau

Dort, wo bislang die Halle stand und wo neben der berühmten Spanisch-Brötli-Bahn und einer Postkutsche auch das Gotthard-Krokodil untergebracht war, wird ein neues Mehrzweckgebäude mit Ausstellungsraum

und Büros sowie einem neuen Eingang in das Verkehrshaus erstellt. Neben Familien mit Kindern, die die grossen Loks und auch das Modell bestaunten, wenn jeweils zur halben Stunde Züge die Anlage befuhren, waren an den letzten Besuchstagen etliche Modellbahnfans im Verkehrshaus zugegen. Einer davon war Hubert Hüsler.

Der gebürtige Luzerner, der seit 30 Jahren im Berner Seeland wohnt, kehrte extra in die alte Heimat zurück, um nochmals fotografisch Ansichten der Gotthardbahn-Anlage vor deren Verschwinden festzuhalten. Hüsler erinnerte sich gut daran, als die 5,73 × 12,86 Meter grosse Anlage noch direkt beim Eingang ins Verkehrshaus der Schweiz neben einem SBB-Zugsabteil mit Holzbänken stand. Als Kind habe er einst auch noch ins Innere der Anlage blicken dürfen, sagt Hubert Hüsler, der so sehen konnte, wie sich die Modelleisenbahnzüge

auf Schienen der Spur H0 im Verborgenen den Berg hochschraubten.

Zweierwendel im Berg

Dabei wurde ein Trick angewendet: Um die maximale Originalsteigung von 26 Promille nicht zu überschreiten, wurden die Kehrtunnels als Zweierwendel ausgeführt. Nebst der Schonung der Lokomotiven hatte dies noch den Vorteil, dass die Züge in ihrer ganzen Länge im Tunnel, von denen es im Ganzen deren zwölf auf der Anlage gibt, verschwinden konnten. Die Bahn überwindet dabei im Modell auf der Fahrt vom Bahnhof Erstfeld bis zum Naxbergertunnel anderthalb Meter Höhe. Im Berginnern verbergen sich Geleise von genau gleicher Länge für die Rückfahrt nach Erstfeld. Die Gesamtlänge der verbauten Gleise beträgt etwas mehr als 330 Meter. Diese Angaben sind auf der Homepage der Eisenbahn- und



Über 60 Jahre lang zog die imposante Gotthardbahn-Anlage im Verkehrshaus Luzern Modellbahnbegeisterte in ihren Bann. Seit August 2020 ist Schluss.

Modellbaufreunde Luzern, abgekürzt EMBL, die die Erbauer des Gotthardbahn-Modells sind und sich nun für dessen Erhalt einsetzen, festgehalten.

«Einzigtartiger Zeitzeuge»

Dazu wurde eine Petition lanciert. Darin betonen die Eisenbahn- und Modellbaufreunde, dass die Anlage den bautechnischen Zustand der Gotthardbergstrecke vor der Erneuerung der Brücken in Betonbauweise darstelle. Damit gelte das Modell unter Kennern «als einzigtartiger Zeitzeuge der Nordrampe und darf nicht in der Versenkung verschwinden», wie es in der Petition heisst. Als Veteranin habe die Anlage vielmehr einen Platz im Museum verdient. Denn eine Modellbahnanlage sei «ein filigranes Bauwerk. Sie benötigt möglichst gleich bleibende klimatische Bedingungen, damit irreparable Schäden vermieden werden. Ob dies während der Zeit im Aussenlager gewährleistet werden kann, ist ungewiss», halten die Luzerner Eisenbahn- und Modellbaufreunde in ihrer Petition fest. Dafür haben die EMBL den Urner alt Nationalrat und ehemaligen FDP-Präsidenten Franz Steinegger sowie den früheren Luzerner Stadtpräsidenten Urs W. Studer um Unterstützung angefragt.

Gotthard ist Thema für neue Bahnwelt

«Auch ich werde die Anlage vermissen. Sie ist ein Urobjekt unserer Sammlung und löst bei mir viele positive Kindheiterinnerungen aus.» So äussert sich Martin Bütikofer,



Hubert Hüsler (rechts) kam aus dem Seeland in die alte Heimat, um die Anlage zu fotografieren.



Mitte August wurde rege die Gelegenheit genutzt, nochmals einen Blick auf die Anlage zu werfen.

Direktor des Verkehrshauses Luzern, zum Gotthardbahn-Modell, das dem Verkehrshaus gehört und jetzt nicht mehr dort zu

sehen ist. Dieses im Museum vorübergehend neu zu platzieren, sei geprüft, jedoch aus Kosten- und Platzgründen verworfen

worden, erklärt Bütikofer. «Wir sind uns des historischen Werts des Modells bewusst», hält der Museumsdirektor weiter fest und betont: «Wir können uns vorstellen, die Anlage in die neue Bahnwelt zu integrieren.» Diese entsteht anstelle der heutigen Schienenhallen 2 + 3 an der Haldenstrasse in einem Neubau, der im Anschluss an das Mehrzweckgebäude, dessen Bezug auf Anfang 2023 geplant ist, bis 2025 für 60 Millionen Franken realisiert werden soll. Das Ausstellungskonzept für die neue Bahnwelt ist nach Angaben von Bütikofer noch nicht ausgearbeitet, doch sollen die Themen «Gotthard» und «Alpenqueren» dort Platz finden. Dies in Form eines 57 Meter langen, animierten Modells des Gotthard-Basistunnels im Massstab 1:1000 und mit einem 15 Meter langen, begehbaren Tunnelabschnitt in Originalgrösse samt Bahntechnik in der Arena. 🚫



Der Verkehr beim Bahnhof Erstfeld wurde zuerst über ein Integra-Stellwerk, dann digital gesteuert.



Ein Wahrzeichen für alle Bahnfans: die berühmte Kirche Wassen im Modell.



Das Kraftwerk, das den Strom für die Loks auf der Bergstrecke liefert.



Detailansicht eines Zuges der Rollenden Landstrasse in H0, hier mit der Re 6/6 11636 «Vernier-Meyrin» und einem RAlpin-Begleitwagen.



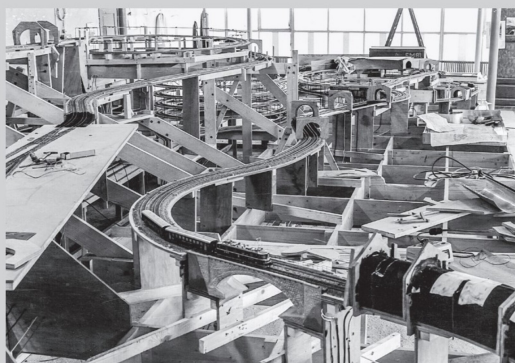
Ein InterRegio mit der Werbelok Re 460 034-2 «Zugkraft Aargau» quält sich die Rampe hoch.



Ein Zug der Rollenden Landstrasse huscht an der atemberaubenden Modelllandschaft vorbei.

Zur Entstehungsgeschichte der Anlage

Fotos: Verkehrshaus Luzern



Erinnerungsbild vom Aufbau der Anlage durch die EMBL.

«Die Geburtswehen (unserer) Gotthard-Modellbahnanlage begannen anfangs 1957», ist auf der Homepage der Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL) zu lesen. Den Anstoss habe damals die SBB-Generaldirektion mit ihrer Anfrage gegeben. Der Klub habe mit gemischten Gefühlen zugestimmt, heisst es. Auf der einen Seite standen Mitglieder, die bei den SBB wichtige Funktionen innehatten. Sie beschafften die Unterlagen für den Bau und sorgten auch für die nötige Motivation, steht dazu geschrieben. Auf der anderen Seite sahen einige Mitglieder den riesigen Aufwand und die knappe Zeit für die Fertigstellung. Die oben erwähnte Direktion habe zudem eine Reise nach Hamburg oder München versprochen. «Es wurde aber nur eine Fahrt ins Blaue mit dem Roten Pfeil», heisst es dazu wörtlich.

30 000 Stunden investiert

In einem Lagerraum im Gotthardhaus (im ehemaligen SBB-Verwaltungsgebäude in Luzern) wurden die ersten Teile hergestellt. Im August 1958 konnte ins Verkehrshaus gezügelt werden, da dort

das Dach der Eingangspartie fertiggestellt war. Rund um die zukünftige Anlage wurde ein Werkraum aufgestellt, in dem die Anlage ungestört auf- und weitergebaut werden konnte. Bis zur Eröffnung am 1. Juli 1959 investierten gut zwei Dutzend EMBL-Mitglieder total rund 30 000 Stunden Freizeitarbeit in den Bau der Modell-Gotthardbahn.

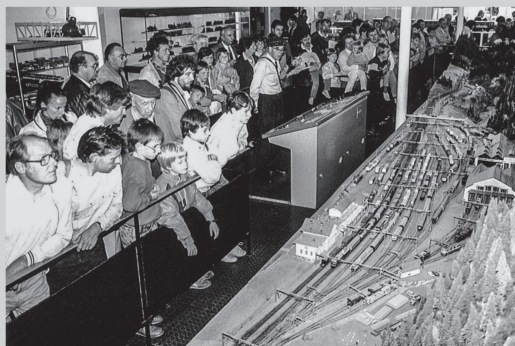
Gelände zum Teil trittfest

«Grossen Wert legen wir auf eine möglichst wirklichkeitsnahe Nachbildung des grossen Vorbildes», schrieb damals Günther Mächler, einer der Erbauer, zur Geländegestaltung. Zur ersten Farbgebung benutzte man die Spritzpistole, und den letzten Schliff habe Heinrich Wehrle mit dem Pinsel gegeben, heisst es. Begründet wurde mit Moos. Zur Bearbeitung des Geländes wurden Stützrohre in die Anlage eingebaut. Das Arbeitsgerüst konnte so nur eingesteckt werden. Das Gelände kann nach Angaben der EMBL auch betreten werden, da bei einigen Häusern und Wiesen der Unterbau trittfest ist. Die Fahrleitung «war zur damaligen Zeit eine Meisterleistung», halten die EMBL fest. Alle Teile wurden selbst hergestellt. Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, musste im Jahre 1999 einzig der Fahrradtraut aus reinem Kupfer durch Beryllium-bronzedraht ersetzt werden.

Vom Stellwerk zu digital

Die erste Zeit wurde der Bahnhof Erstfeld mit einem Integra-Stellwerk – eigens für diese Anlage gebaut – gesteuert. Die Züge fuhren mit Wechselstrom. In der Gleismitte wurden im Abstand von zwei Schwellen Messingnägels als Mittelleiter eingeschlagen. Das Stellwerk wurde bei einer Gesamtüberholung der Anlage rückgebaut. Zuletzt wurden sämtliche Lokomotiven digital gesteuert. Die Steuerung überwachte die Zugfolge im Bahnhof Erstfeld und die Fahrzeit der Züge. Sie meldete auch eine Störung ans Wartungspersonal. Diese Massnahmen und die Übernahme der Betreuung durch EMBL-Mitglieder hätten zur wesentlich besseren Betriebssicherheit geführt, wird noch festgehalten.

Andreas Tschopp



Die Modellbahn war in den Anfangsjahren ein grosser Publikumsmagnet.



Vor allem die Jugend konnte sich einfach nicht sattsehen.



Szene | 50 Jahre Associazione Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF)

Die Zukunft im Blick

Seit 1970 widmen sich die Tessiner Eisenbahnfreunde der ATAF ihrem Hobby. Die Parkbahn auf dem Mappo-Areal in Minusio ist bereits vielen ein Begriff, auch die Sammlung an Eisenbahnantiquitäten. Seit ein paar Jahren läuft das Projekt FUTURO: die Schaffung eines Raumes, in dem bald Anlagen in den Spurweiten O, I, IIm, HO, HOm und N bewundert werden können.

Von Bruno Pini und Pietro Mariotta (Text/Fotos)

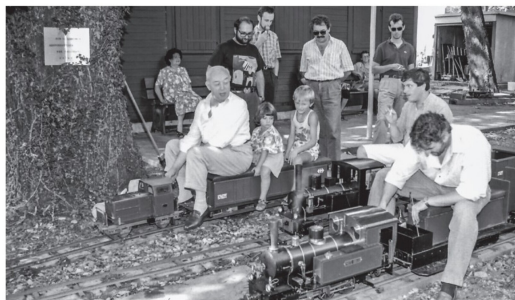
Die Associazione Ticinese Amici della Ferrovia wurde 1970 von einer Gruppe enthusiastischer und sehr aktiver Personen gegründet. Der erste Sitz der ATAF lag zunächst in von der Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), die unter anderem die Centovalli-Bahn betreibt, zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten. Hier wurde mit der Sammlung historischer Eisenbahnzeugnisse begonnen (Bruchsal-Stellwerk der Station Bodio, Signale usw.). 1975 kam es zum Umzug nach Ponte Brolla in ein Fertigholzhaus, das im Eigentum der ATAF stand. Am neuen Standort begann der Bau der Modell-Gothardlinie zwischen

Bodio und Lavorgo. Acht Jahre später wurde ein weiteres Gebäudeteil hinzugefügt, mit einem Gemeinschaftsraum und einer Bibliothek. 1986 wurde die 3½- und 5-Zoll-Aussenanlage in Ponte Brolla erbaut – es begann die Ära mit viel Dampf, der Öffnung gegenüber der Öffentlichkeit und der Treffen mit anderen Clubs.

Mit Spielplatz und Parkanlage

Der Startschuss für den Bau des neuen Vereinsgebäudes sowie der 5- und 7¼-Zoll-Anlagen bei Minusio-Mappo fiel 1997, drei Jahre danach konnte mit vielen Dampf- und Elektrozüge öffentlich die Einweihung ge-

feiert werden. Der Austausch mit anderen Clubs wurde von da an intensiviert. Gleichzeitig wurde am alten Standort Ponte Brolla alles Material entfernt. Die Gemeinde Minusio stattete 2002 das Mappo-Areal mit einem schönen Spielplatz aus: Die Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und der ATAF wurde immer enger, und der neue Spielplatz mit der Parkanlage entwickelte sich zu einer echten Attraktion für die lokale Bevölkerung und die vielen Touristen, die in der Region Urlaub machen. 2004 wurde das Hauptstellwerk der Parkbahn erstellt, und die Innenräume der Gebäude wurden endgültig gestaltet.



Die Parkbahn mit 3½ und 5 Zoll Spurweite in Ponte Brolla im Jahr 1986.



Vereinsgebäude Ponte Brolla mit dem Bruchsal-Stellwerk und der Sammlung.

Die Erweiterung des Hauptsitzes

Die Idee einer Erweiterung des ATAF-Vereinsgebäudes in Minusio-Mappo wurde erstmals im Bericht des Vorsitzenden vom 22. Dezember 2011 dargelegt und auf der Jahreshauptversammlung 2012 vorgestellt: «(...) eine der grössten Herausforderungen für die gesamte Gesellschaft besteht darin, Wege zu finden, um die neuen Generationen näher an unsere Vereinigung heranzuführen und so den Fortbestand der ATAF zu sichern. Das wird nicht leicht sein! Ein junger Mensch wird sich uns nur dann anschliessen, wenn er von seinen Eltern begleitet und unterstützt wird, die ihm auch finanziell helfen können, wenn er eigenes Material haben möchte. Und, wie wir wissen, ist es unwahrscheinlich, dass Rollmaterial in 5 und 7¼ Zoll unter einem Weihnachtsbaum zu finden sein wird (...) Eine Möglichkeit wäre, den Hauptsitz um 1,5 bis 2 Meter aufzustocken, um einen Dachboden zu schaffen, der einfache Anlagen jeder kleinen Spurweite (Z, N, H0 usw.) aufnehmen kann. Die jungen Leute und, wer weiss, vielleicht sogar einige Mitglieder der ersten Stunde könnten sich dann eher unserem Club anschliessen oder sich ihm erneut annähern, indem sie ihre Lokomotiven zeigen oder testen, die sie – diese vielleicht eher – unter dem Weihnachtsbaum gefunden haben (...)»

So begann das Projekt zur Erweiterung des Vereinsgebäudes, dem wir den Namen FUTURO gegeben haben. Dieses Projekt, das mit einer grossen Investition verbunden war, wurde vom Ausschuss und von einigen Mitgliedern professionell vorbereitet und geleitet. So konnten wir in sehr kurzer Zeit zusätzliche Räumlichkeiten (einschliesslich derer im ersten Stock) schaf-



Der Beginn der Bauarbeiten für eine neue Anlage in Minusio-Mappo im Jahr 1997.



Der 2002 erbaute Spielplatz von Minusio-Mappo mit der ATAF-Parkbahn aus Sicht einer Drohne.



Das Dachgeschoss wurde in Fertigteiltbauweise errichtet.



Ein Grossteil der Innenarbeiten wurde von ATAF-Mitgliedern geleistet.



Elektrischer Anschluss und Prüfung des 1000-kg-Aufzugs auf der Ostseite.



Erste Arbeiten für den Bau der Anlagen in den verschiedenen Spurweiten.

fen. In diesem grossen Raum werden wird alle Spurweiten, von den kleinsten bis zu den grössten, unterbringen können.

Ergänzende Arbeiten

Die Vorbereitung und die endgültigen äusseren und inneren Bauarbeiten wurden von ATAF-Mitgliedern in vielen Stunden Freiwilligenarbeit durchgeführt. Im Aussenbereich wurden leistungsstarke elektrohydraulische Hebebühnen installiert, um das Be- und Entladen schwerer Lokomotiven zu erleichtern. Die neue Linienführung, die die bestehende Eisenbahnstrecke mit der neuen Werkstatt verbinden wird, befindet sich gegenwärtig im Bau.

Die Rückkehr zu kleinen Spurweiten

Die Verlegung der Bahninfrastruktur für die kleinen Spurweiten im Obergeschoss des Gebäudes mit einer Fläche von ca. 13×5 m hat begonnen. Das Konzept besteht darin, in kleinen Schritten vorzugehen, das heisst, mit einer Grundstruktur zu beginnen, die sich im Laufe der Zeit noch weiterentwickeln kann. Die Grundidee der Raumnutzung besteht darin, die Gleise für die Spurweiten 0, I und II jeweils entlang der Wände des Raumes zu verlegen. Auf diese Weise kann die Möglichkeit von relativ weiten Kurven voll ausgenutzt werden. Die

Anlagen in den verschiedenen Spurweiten sind voneinander unabhängig, da sie auf drei Ebenen angeordnet sind. Auch die Landschaft kann von einer Ebene zur anderen variieren. In der Mitte des Obergeschosses ist der Bau der Anlagen in den Spurweiten H0, H0m und N vorgesehen.

Mit diesem Projekt werden die ATAF-Mitglieder noch viele Jahre beschäftigt sein. Sie werden sich noch lange ihren kreativen Lieblingsbeschäftigungen widmen können, da die Anlagen, die Landschaft und der elektrische Teil für mindestens fünf verschiedene Anlagen gebaut werden müssen.

Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen der ATAF

Am 15. Februar 2020 fand ein Jubiläumstreffen statt, an dem die vier noch lebenden Gründungsmitglieder Franco Corio (erster Vereinspräsident), Rodolfo Widmer, Alfredo Polier und Bruno Nicora zu Ehrenmitgliedern ernannt wurden. Leider mussten aufgrund der COVID-19-Pandemie die Tage der «circolazione gratuita» für die Öffentlichkeit wie auch für die Mitglieder verschoben werden.

Zukunftsvisionen

Der Ausbau des Vereinsgebäudes soll die ATAF-Mitglieder weiter motivieren, sich am

Leben des Clubs zu beteiligen sowie neue Mitglieder zu werben, und noch dazu...

- (jungen) Familien, die im Tessin Ferien machen, auch bei schlechtem Wetter alternative Freizeitaktivitäten anbieten. Bei uns können die Kinder Züge selbst fahren lassen und/oder die von ATAF-Mitgliedern bestaunen.
- Herstellern von Eisenbahnmodellen die Möglichkeit geben, ihre neuen Produkte zu präsentieren oder auszustellen.
- Sammlern oder Modellbauern die Möglichkeit geben, ihre eigenen Modelle auszustellen.
- Anderen Clubs die Möglichkeit geben, Treffen innerhalb eines speziellen Ausstellungsraums abzuhalten. 🚫



via Mappo, 6648 Minusio – www.ataf.ch

Präsident: Bruno Pini
Co-Präsident: Pietro Mariotta

News

Verein Pro Birsigthalbahn

Triebwagen 7 erstrahlt wieder in Blauweiss

1923 wurde von SWS und BBC der Triebwagen BCe 4/4 Nummer 7 an die Birsigthalbahn (BTB), die von der Basler Heuwaage aus das Birsig- bzw. das Leymental eisenbahntechnisch erschloss, geliefert. Bis zur Umstellung der BTB auf Trambetrieb im Jahr 1984 stand der Motorwagen 7 im Einsatz, zuletzt allerdings nur noch für Sonderfahrten. Während die 1966 gelieferten moderneren Pendelzüge den Weg zur AOMC ins Wallis fanden, kam die Nummer 7 über Umwege ins Écomusée d'Alsace ins französische Ungersheim. Dort sollte er bei einer allerdings nie realisierten Museumsbahn eingesetzt werden. Während mehrerer Jahrzehnte fristete der Motorwagen fortan sein Dasein in einer Halle der zum Museum gehörenden Kalimine. Nach intensiven Verhandlungen gelang es schliesslich im Jahr 2010 dem frisch gegründeten Verein Pro Birsigthalbahn, das «Sibni» wieder zurück in die Schweiz zu holen. Vom Elsass aus ging es im ersten Teil des Transports auf dem Tieflader ins solothurnische Flüh, ehe der Motorwagen dann auf den Schienen in die Remise nach Rodersdorf gestossen wurde. Lange Zeit war es dann still um den Motorwagen 7.

Nun, knapp 10 Jahre nach der Rückkehr in die Schweiz, erstrahlt der BCe 4/4 seit Kurzem wieder in jenem blauweissen Farbkleid, in dem er auch Jahrzehnte lang zwischen Basel und Rodersdorf verkehrte. Momentan sind die Vereinsmitglieder daran, den Wagen neu zu verblechen und die Innenausstattung wieder auf Vordermann zu bringen. Entgegen den ersten Plänen aus der Gründungszeit des Vereins ist nun aber auch klar, dass der Motorwagen 7 nie wieder auf der Strecke eingesetzt werden kann. Vielmehr steht heute eine museale Aufarbeitung im Zentrum. Bereits im nächsten Jahr soll in der alten Remise in Rodersdorf der Birsigthalbahn-Ausstellungsraum eröffnet werden, in dem neben dem BCe 4/4 7, dem Be 4/4 12 mit Baujahr 1966 sowie einem Personen- und zwei Güterwagen auch weitere Exponate rund um das blauweisse Bähnli in der zweigleisigen Halle ihren Platz finden werden. Stefan Treier



Fotos: Stefan Treier

Frisch lackiert präsentiert sich der BCe 4/4 Nr. 7 im Depot Rodersdorf dem Fotografen. Noch sind die Fronten unverkleidet, da die elektrischen Arbeiten am Motorwagen nicht abgeschlossen sind.



Mehr über den Verein Pro BTB
im Videoporträt auf loki.ch.



Chemins de fer du Kaeserberg

Der wohl kürzeste Zug des Monats

Während Jahrzehnten war die insgesamt 120-mal gebaute Ae 6/6 die Gotthard-Lokomotive schlechthin. Die ersten 25 Maschinen erhielten rundum verchromte Zierstreifen und auf den Frontseiten je ein Schweizer Wappen, seitlich prangte bei jeder Maschine ein anderes Kantonswappen. Die weiteren Lokomotiven erhielten die dazugehörigen Wappen der Kantonshauptorte. Die an Silvester 1958 übernommene Ae 6/6 11429 erhielt das Wappen von Altdorf und ist im Oktober der «Zug des Monats». Die weiteren 70 Lokomotiven erhielten den Wappenschmuck von 70 grösseren Verkehrszentren der Schweiz. Die Altdorf war die erste Lok, die die Farbe «Feuerrot» (RAL 3000) erhielt, die vier Maschinen, die vorher erröteten, wurden noch in «Verkehrsrot» (RAL 3020) gespritzt. Die Reihen der mächtigen Ae 6/6 lichteten sich bis 2014, heute sind noch acht Maschinen erhalten. Am Kaeserberg sind einige Modelle unterwegs, die Altdorf dient als Reserve.

Chemins de fer du Kaeserberg



Foto: CFF

Die Ae 6/6 11429 mit dem Taufnamen Altdorf dient auf der Kaeserbergbahn als eiserne Reserve.

Smilestones

Besucherrekord für Modellbahnwelt

Smilestones entwickelt sich erfreulich. Im Juli 2020 durfte die grösste Miniaturwelt der Schweiz über 8000 Besucherinnen und Besucher begrüßen. Die Gäste kamen aus der ganzen Schweiz, vereinzelt auch aus Europa. Rund ein Fünftel profitierte vom neuen Rheinfall-Kombiticket, das eine Felsenfahrt am Rheinfall, den Transport mit dem Rhyfall-Express, eine Verpflegung im Inseli-Bistro und den Besuch von Smilesto-

nes mit einem attraktiven Preis verknüpft. Mit 600 Besucherinnen und Besuchern wurde der Tagesrekord des Eröffnungstags egalisiert. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Smilestones freuten sich ausser an den erfreulichen Besucherzahlen auch über die zufriedenen Gesichter der Gäste nach dem Besuch.

Dank der zwischenzeitlich durchgeführten Aktienkapitalerhöhung auf CHF 4,5 Mio.

sowie der Gewährung eines Überbrückungskredits zur Deckung der Ausfälle des Lockdowns ist Smilestones solide finanziert. Mit dem zusätzlichen Bankkredit ist die Liquidität trotz den coronabedingten Ausfällen sichergestellt. Ein ausgeglichenes Ergebnis vor Abschreibungen und Zinsen erscheint aufgrund der aktuellen Entwicklung aus heutiger Sicht für das nächste Jahr als realistisch.

Smilestones



Foto: Stefan Treier

8000 Besucher tauchten im Juli in die Miniaturwelt am Rheinfall ein.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Frischzellenkur für eine alte Dame

Foto: DFB



Die HGe 4/4^{II} 101 ist die nächsten zwei Jahre mit dem Werbekleber unterwegs.



Foto: Hans Roth

Sie muss sich nicht hinter der Dampfwolke verstecken, die DFB HG 3/4 1.

Ab 2022 soll die älteste Originaldampflok der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die HG 3/4 Nr. 1, in der DFB-Werkstätte Uzwil einer umfassenden Revision unterzogen werden. Bei der Sponsorensuche für die Revision hilft auch die Matterhorn Gotthard Bahn mit. Auf einer ihrer Elektroloks prangt seit Kurzem beidseitig ein Werbeaufkleber. Die HGe 4/4^{II} Nr. 101 der MGB wird in den nächsten zwei Jahren auf der Strecke zwischen Zermatt- und Disentis Werbung für die Dampflokrevision machen.

Die nach heutiger Kostenschätzung etwa 700 000 Franken teure Hauptrevision, in der Fachsprache R3 genannt, wird vier bis fünf Jahre dauern. Die Dauer hängt vom Zustand der Hauptbestandteile wie Rahmen und Kessel ab. Die Revision wird erst nach Sicherstellung von 80 Prozent der

aktuell veranschlagten Kosten in Angriff genommen. Derzeit fehlen noch mehr als 500 000 Franken.

Die HG 3/4 Nr. 1 hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Nach der Ablieferung 1913 an die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) ging die Lokomotive 1926 zusammen mit den neun Schwesterlokomotiven an die als Nachfolgesellschaft der BFD gegründete Furka-Oberalp-Bahn (FO) über und leistete bis zum Abschluss der Elektrifikation im Jahr 1942 auf der gesamten 100 Kilometer langen Strecke Brig-Disentis zuverlässig ihren Dienst.

Mit dem Verkauf 1947 an die Chemins de fer français de l'Indochine gelangte die Lokomotive zusammen mit drei Schwesterlokomotiven nach Vietnam (damals Indochina) und versah dort bis Mitte der

1970er-Jahre auf einer 43 Kilometer langen Bergstrecke im Südosten des Landes ihren Dienst. 1990 wurde sie in die Schweiz zurückgeholt. Von 1992 bis 1993 wurde die Lok im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen aufgearbeitet und konnte am 9. Juni 1993 in Betrieb genommen werden.

Die Verantwortung für die Revision der HG 3/4 Nr. 1 liegt in bewährten Händen. Mit Projektleiter Markus Staubli, Jakob Knöpfel und Walter Frech ist wieder jene Mannschaft federführend, die auch die beiden zurückgeholten HG 4/4 Nr. 704 und 708 einer Totalrevision unterzogen hat. Die 704 ist seit 2019 auf der Bergstrecke im Einsatz, die 708 soll 2022 bereit sein. DFB

www.furka1.ch

Foto: Fabian Jucker



Der kurze Sonderzug nach Berlin steht im Basler Bahnhof SBB zur Abfahrt bereit.

TR Trans Rail/ZRT

«Blauer Zug» von Berlin in die Schweiz überführt

Anfang Juli führten TR Trans Rail und ZRT Bahnreisen eine Sonderfahrt nach Berlin durch. Der Schweizer Sonderzug setzte sich

aus der kürzlich revidierten und neu blau-beige gestrichenen Re 421 387 der International Rolling Stock Investment GmbH (IRSI), einem SBB-Eurocitywagen erster Klasse und einem ehemaligen SBB-Speisewagen Prototyp EW IV von Swiss RailCar zusammen. Im Speisewagen wurden die Reisenden erstklassig bekocht. Von Basel SBB ging es entlang der romantischen Rheinstrecke nach Köln. Nach einem Zwischenhalt führte die Fahrt auf schönen Nebenstrecken weiter vorbei an ehemals bedeutenden Eisenbahnstandorten wie Wuppertal und Altenbeken, teils auf Güterstrecken wie der südlichen Umfahrung von Hannover, über Magdeburg und Brandenburg nach Berlin. Auf der Rückfahrt wurde der Zug um fünf blaue DB-Fernschnellzugwagen erster Klasse aus den 1960er- und 1970er-Jahren ergänzt. IRSI hatte die Wagen des «Blauen Zuges» im Frühjahr 2019 von der IGE Erlebnisreisen in Deutschland gekauft und danach in Neustrelitz nördlich von Berlin revidieren lassen. Jetzt wurden die Wagen im Rahmen der Sonderfahrt in die Schweiz gebracht. Die Rückreise ging von Berlin über Dessau, Halle, Nordhausen, Bebra, Fulda, Würzburg, Heilbronn und ab Stuttgart auf der Gäubahn in Richtung Schweiz. TR Trans Rail, Rail Event und ZRT Bahnreisen wollen die Wagen des «Blauen Zuges» künftig für Sonderfahrten in der Schweiz und im Ausland einsetzen.

Fabian Jecker



Nach einem Aufenthalt in Köln ging es weiter auf Nebenstrecken nach Berlin.



Auf der Rückreise in die Schweiz führte der Sonderzug die Wagen des «blauen Zuges» mit.

Fotos: Fabian Jecker

Kurzmeldungen rund um die Eisenbahn

Modellbaumesse FAMA in Bulle abgesagt

Die 22. Ausgabe der Plattform für kreative Aktivitäten und Modellbau FAMA in Bulle vom kommenden November findet nicht statt. «Angesichts des generationenübergreifenden Charakters der Veranstaltung, an der jedes Jahr viele Familien teilnehmen, und ihres interkantonalen Umfangs zielt diese Entscheidung in erster Linie darauf ab, die Gesundheit und Sicherheit aller Mitarbeiter, Aussteller, Besucher und Partner zu gewährleisten.» 2019 besuchten rund 7500 Besucher die FAMA, wie die Organisatoren weiter schreiben. Die nächste FAMA soll im Herbst 2021 stattfinden.

FAMA

www.famasuisse.ch

Grossbahnfest findet 2021 wieder statt

Das im Herbst des letzten Jahres bei der Schinznacher Baumschulbahn durchgeführte Grossbahnfest geht im nächsten Jahr in die zweite Runde. Die Veranstalter teilen mit, dass am 4. und 5. September des nächsten Jahres der Event für die Spur G und IIm in bekannter Form in Schinznach-Dorf wieder stattfinden wird.

Neben der Modellbahnausstellung in der Cabriohalle des Gartencenters Zulauf verkehren am Festwochenende mehrere Dampflokomotiven auf dem Netz der Baumschulbahn. Bereits jetzt haben sich wieder Aussteller aus der Schweiz und aus dem umliegenden Ausland angemeldet, wie der Verein Grossbahnfest auf Anfrage mitteilt.

Stefan Treier

www.grossbahnfest.ch

Kein Jubiläumsfest im Toggenburg

Das OK 150 Jahre Toggenburgerbahn hat an seiner letzten Sitzung mit grossem Bedauern entschieden, das geplante Fest vom 12. September 2020 in Wattwil abzusagen. Auch der Festakt mit geladenen Gästen und die Podiumsdiskussion «Mobilität der Zukunft» fallen aus. Eine weitere Verschiebung ist nicht möglich. Dieser Entscheidung schmerzt nicht nur das Organisationskomitee; auch dem Publikum entgeht leider die Möglichkeit, das 150-Jahr-Jubiläum würdig zu feiern. Das Streckenjubiläum beschränkt sich somit auf die Wanderausstellung, die zurzeit in Bütschwil gezeigt wird.

Marc Bohnenblust

www.150tbb.ch

Veranstaltungen

Grosse Rundfahrt mit der 141 R 1244 Eurovapor | 3. Oktober 2020, 8.00–21.30 Uhr | 8570 Weinfelden, Brauereistr. 11
Westschweiz-Rundfahrt mit der Dampflokomotive «Mikado» 141 R 1244 ab Brugg. Anschlusszüge ab Basel/Wil SG–Zürich.
www.eurovapor.ch

Fahrttag in Blatten Modelleisenbahn-Club Einsiedeln | 4. Oktober 2020, 9.00–15.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Alpstrasse
Letzter Fahrttag der Saison 2020. Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt.
www.mec.ch

Erlebniszug San Gottardo SBB Historic | 10. Oktober 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/veranstaltungen-fahrten/publikumsfahrten/erlebnisfahrten.html

Absage 38. Oltner Modelleisenbahnbörse Roland Arnet | 11. Oktober 2020, 10.00–16.00 Uhr | 4663 Aarburg, Pilatusstrasse 30
Die Börse in Olten vom 11. Oktober muss leider CORONA-bedingt abgesagt werden.

Fahrt ins Blaue SBB Historic | 17. Oktober 2020, 11.00–17.00 Uhr | 3011 Bern, Bahnhof
Lassen Sie sich überraschen: Bei dieser Fahrt ab Bern werden nur die Abfahrts- und Ankunftszeit bekannt gegeben.
www.sbbhistoric.ch/veranstaltungen-fahrten/kalender/sbb-historic-events/2020-10-17-fahrt-ins-blaue.html

Occasionenverkauf im Zelt! ISEBAHN-EGGE 3507 Biglen | 17. Oktober 2020, 10.00–16.00 Uhr | 3507 Biglen, Enetbachstrasse 5
Modelleisenbahn-Occasionenverkauf im Zelt! Es werden Artikel in allen Spurweiten angeboten, inkl. Zubehör!

Tag der offenen Tür Eisenbahn-Klub Balsthal | 7.–8. November 2020, 10.00–17.00 Uhr | 4710 Balsthal, Postackerstrasse
Tag der offenen Tür im kleinen Rahmen. Dampf Fahrten am Sonntag mit der OeBB. Der Zug am Morgen mit vier Dampfloks!
www.eisenbahnklub-balsthal.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 11 | 2020: Freitag, 2. Oktober 2020.

Börse

Verkaufen

N N-Anlage von Noch mit Fahrzeugen
Masse: 2,40 cm / 88 cm.
Lorenz Wepf, Hermannstrasse 18, 8570 Weinfelden,
Tel. 071 620 24 03

N Loks und Wagen, sog. Vitrinenmodelle.
franzhuetli@bluewin.ch, Tel. 031 352 96 37

HO Rarität: Märklin «Roter Pfeil» RBe 2/4,
H0 digital, WS, Sondermodell, 20 Jahre Märklin
Schweiz, rundum viele rote Pfeile aufgedruckt,
Gehäuse und Fahrgestell Metall, Jg. 1992,
Nr. 83605, originalverpackt und unbespielt,
VP Fr. 850.-.
H. Vogt, Wiedenweg 4, 4203 Grellingen,
Tel. 061 743 08 30

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_modelbahn@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,
stirnemann@windowslive.com

HO LIMA 149812 TEE Cisalpin Gottardo. Ich
suche dazu die Betriebsanleitung und das
Ersatzteilblatt. Wer kann mir weiterhelfen und
mir dieses zustellen?
thomashueller@bluewin.ch, Tel. 079 611 56 92

HO Suche HAG BLS Re 465 Nina AC.
h.derendinger@hotmail.com

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

HO Kaufe Modelleisenbahn.
Tel. 043 444 11 11

HO Bruno-Sutter-Lokschmiede
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

Z bis Ilm Trafo: Lauer, Trix 5579/5501,
Titan 825.
Paul Bärlocher Mühlestrasse 17 9240 Uzwil,
Tel. 071 393 47 40 ab 18.00, paul.baerlocher@gmx.ch

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

Gesucht! Film- und Videomaterial (Modell-) Eisenbahn für 24Trains.tv, die neue Online-
Plattform rund um das Thema Eisenbahnen.
Hohe Vergütungen für tolle Filme und Videos
über grosse und kleine Züge.
Kontakt: fabian@24trains.tv

Literatur: Schweizer Eisenbahn-Revue,
1993–2013, vollständige Jahrgänge, lose,
Fr. 10.– pro Jahrgang, en bloc Fr. 180.–.
Muss abgeholt werden.
Andreas Zingg, Dorfstrasse 21, 8966 Oberwil-Lieli,
Tel. 056 633 82 01, andreas.zingg@bluewin.ch

54 DVDs aus Sammlung: EK, Rail Event,
Edition du Cabri, Rio Grande u.a., pro DVD
Fr. 5.–, en bloc Fr. 220.–. Liste anfordern.
Andreas Zingg, Dorfstrasse 21, 8966 Oberwil-Lieli,
Tel. 056 633 82 01, andreas.zingg@bluewin.ch

www.tinfields.ch, die einzigartige Spur-0-Anlage im Herzen der Schweiz individuell
besuchen und staunen.
markus_schmidle@gmx.ch / Tel. 041 410 33 63


LOKI
www.loki.ch

Hier könnte Ihre Werbung stehen.

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



Beachten Sie den Insertionsschluss für Börseninserate in der LOKI 11|2020: Freitag, 2. Oktober 2020



Qdecoder
analog digital

Die Spezialisten unter den Decodern für:

- Lichtsignale und Licht
- Magnet-, Motor- und Servoangetriebene Weichen
- Multiplextechnologie und

+41 56 426 48 88

Qdecoder

Online Shop CH qdecoder.ch

Medientipps



Schweizer Bahnen – 1980er-Jahre

Die Jahrzehntbücher der Edition Lan sind interessante Zeitreisen durch vergangene Epochen. Nach drei Ausgaben ist nun die Ausgabe der 1980er-Jahre erhältlich. Ronald Gohl hat den Schwerpunkt auf «Moderne Pendelzüge und Umrichterloks» gelegt. Passender könnte dieser auch nicht sein, gab es doch in dieser Zeit einige Neuerungen auf Schweizer Schienen zu feiern: die SBB Re 4/4^{IV}, die vier NPZ-Prototypen RBDe 4/4, die Privatbahn-NPZ und die GDe 4/4 der MOB und GfM, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Bahnen befanden sich in einem enormen Umbruch und auf dem Weg in die Zukunft. Der Autor geht sowohl auf diese Neuerungen als auch auf das Abtreten älterer Fahrzeuggenerationen ein, wie zum Beispiel den Abbruch der letzten Ae 4/6, des RBe 4/4 1002 «Roter Pfeil» oder der letzten TEE-Leistung in der Schweiz.

Im Buch wird im Abschlusskapitel auch ein Streifzug durch das Ausland gemacht, der in groben Abrissen die Veränderungen dort zeigt, was einen reizvollen Vergleich mit der Schweiz zulässt.

Für den Rezensenten ist das Werk ein spannender Rückblick, erlebte er doch vieles davon während seiner Kindheit. Aber auch allen anderen kann das Buch empfohlen werden, da es einen wunderbaren Überblick mit interessanten Bildern bietet.

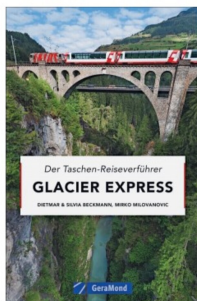
Hans Roth

Schweizer Bahnen – 1980er-Jahre
Ronald Gohl

1. Auflage 2020, gebunden
144 Seiten, 16,5 × 23,5 cm
Edition Lan AG
ISBN 978-3-906909-22-6

CHF 39.90

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.staemplibverlag.com/lokiishop



Taschen-Reiseverführer Glacier Express

Der Glacier-Express feiert dieses Jahr seinen 90. Geburtstag. Durch seine internationale Popularität reiht er sich zwischen anderen Luxuszielen in der Welt ein, wie beispielsweise «The Ghan» in Australien oder dem «Rocky Mountaineer» in Kanada. Über den Zuglauf wurden bereits etliche Bücher und Sondermagazine herausgegeben, dennoch haben sich Mirko Milanovic, Dietmar und Silvia Beckmann dieses angenommen. Entstanden ist ein leserenswertes Buch, das nicht mit Informationen geizt. Mit zahlreichem Bildmaterial ergänzt, entführt das Buch einen auf eine virtuelle Reise. Dabei werden auch dem Bahninteressierten einige Fakten zugespielt.

Wie auf der richtigen Bahnreise, wo nach Lust und Laune ein Stopp eingelegt werden kann, wird dies auch im vorliegenden Buch gemacht. So erfährt der Lesereisende auch, wo überall spannende und sehenswerte Ausflüge erlebt werden können. Der wohl bekannteste Abstecher ist die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke, auf der der Glacier-Express einst in den Sommermonaten verkehrte.

Egal ob dem Kenner oder dem Neuling, das Buch bietet einen interessanten Einblick auf die Glacier-Express-Route. Und wer die Fahrt bereits gut kennt, findet dadurch sicherlich eine weitere Möglichkeit, den Glacier-Express neu zu entdecken.

Hans Roth

Der Taschen-Reiseverführer – Glacier Express
Dietmar & Silvia Beckmann, Mirko Milanovic

1. Auflage 2020, kartoniert, Paperback
160 Seiten, 12,0 × 18,5 cm
GeraMond Verlag GmbH
ISBN 978-3-95613-074-8

CHF 21.90

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.staemplibverlag.com/lokiishop



Zahnradbahnen der Welt

Der Schweizer Weltenbummler, Fotograf und Eisenbahntourist Cyrill Seifert veröffentlicht regelmässig Bücher aus der vielfältigen Welt der Eisenbahn. Dieses Mal hat er sich dem Thema Zahnradbahnen der Welt gewidmet und eine Enzyklopädie der eher unbekannten Bahnen verfasst.

Zahnradbahnen gibt es beinahe überall auf der Welt: in Deutschland, Österreich, der Slowakei, Ungarn, Australien und vielen weiteren Ländern, so auch in der Schweiz. Die Schweiz ist das Bahnland schlechthin, auch in diesem Bereich. So füllen die Schweizer Zahnradbahnen beinahe das halbe Buch.

Sämtlichen Bahnen wird viel Raum gegeben, sodass neben den Fahrzeugen auch Teile der Infrastrukturen zum Zug kommen. Bei jeder Bahn geht der Autor zudem auf die Geschichte und die Strecke ein. So ergeben sich interessante Grundlagen für den Interessierten. Die Reise führt rund um den Erdball. Den Abschluss bildet das Kapitel «Es war einmal...», ein Querschnitt über eingestellte Zahnradbahnen. Dabei werden auch Blicke hinter verschlossene Türen gewährt.

Das Buch ist ein spannendes Werk über ein oft vernachlässigtes Themengebiet. Der Rezensent war beeindruckt, da er zwar schon oft solche Bahnen benutzt, sich jedoch noch nie mit ihnen auseinandergesetzt hat.

Hans Roth

Zahnradbahnen der Welt – die Enzyklopädie
Cyrill Seifert

1. Auflage 2020, gebunden
256 Seiten, 23,0 × 26,5 cm
Transpress Verlag
ISBN 978-3-613-71377-2

CHF 41.50

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.staemplibverlag.com/lokiishop



LOKI Jubiläum

LOKI intern | 40 Jahre LOKI

Feiern Sie mit uns!



Von Zoltan Tamassy

Wie mein Mitherausgeber Stefan Treier im Editorial bereits angetönt hat, ist 2020 ein Jubeljahr für die LOKI: Wir feiern das 40-Jahr-Jubiläum! «Wie das?», fragen sich vielleicht einige. Denn die LOKI gibt es ja erst seit 1991. Das ist so weit richtig. Aber unser Magazin ist aus der Zusammenführung zweier anderer Zeitschriften entstanden, nämlich aus «Die Modelleisenbahn», in der – nomen est omen – der Fokus auf das Modell gerichtet war, sowie aus «eisenbahn», die sich zwar auch um das Modell, schwerpunktmässig aber um das Vorbild drehte. Letztere erschien erstmals im Jahr 1987, Erstere – und das ist der springende Punkt – im Dezember 1980.

Deshalb erlauben wir uns, heuer «40 Jahre LOKI» zu feiern. Feiern Sie mit uns!

Ich möchte hier aber in Bezug auf die Geschichte der LOKI nicht allzu sehr vorgehen: In der Dezember-Ausgabe (LOKI 12|2020) werden wir vertiefter auf sie eingehen. Und auch vieles mehr bringen. Wir planen auf mehreren Seiten eine «launige Art des unterhaltsamen (Rövvü-passieren-Lassens)» – so zumindest ist es mit den Autoren dieser Beiträge abgemacht. Lassen Sie sich überraschen!

Doch damit nicht genug. Ab dieser Ausgabe und natürlich auch auf unseren Social-Media-Kanälen (Facebook, Instagram) feiern wir quasi ein Rahmenprogramm.

Wettbewerb, Leserbefragung, Videos. Wir legen hier und gleich los, und zwar mit der Bitte an die Leserschaft, zu drei Sachen ein paar kurze und prägnante Zeilen zu formulieren. Es muss nicht auf jeden Punkt geantwortet werden.

- So kam ich zur LOKI
- Ich und die LOKI
- Mein LOKI-Lieblingsartikel

Wir sind gespannt auf Ihre Einsendungen an die Mailadresse: zoltan.tamassy@loki.ch. In der LOKI 12|2020 werden wir die aus unserer Sicht besten und interessantesten Beiträge publizieren.

Aus der Geschichte und Gegenwart der Appenzeller Bahnen

Die Bahnen im Appenzellerland

Von Hans Roth

Von den grösseren Orten im Appenzellerland führten im 19. Jahrhundert gut ausgebaut Strassen lediglich nach St. Gallen, während die restlichen Ortschaften untereinander nur durch Saumwege verbunden waren. Bis 1840 beteiligte sich der Kanton nur an drei Strassenabschnitten in ganz Ausserrhoden und verlangte dafür erst noch Weggeld. Die schlechten Strassen wirkten sich negativ auf den Güteraustausch zur Zeit der langsam aufkommenden Industrialisierung aus. Die erste Staatsstrasse von

St. Gallen über Vögelinsegg/Trogen nach Altstätten wurde 1842 eröffnet und bekam bereits 1858 durch die neue Bahnlinie Rorschach-Chur der Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) ernsthafte Konkurrenz.

Ein Vertrag vom 27. November 1872 zwischen der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen (SLB) und Privaten aus Herisau, Waldstatt, Urnäsch und Appenzell legte den Grundstein für ein Eisenbahnnetz, das das ganze Appenzeller Hinterland durchzieht. Am 30. März 1873 war es end-

lich so weit: In einer Urnenabstimmung entschieden sich die Herisauer für das sogenannte Winkeln-Projekt und verpassten damit auch leider gleich die einmalige Chance, die Ortschaft Herisau an das Bahnnetz der späteren Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) anzuschliessen. So bleibt das Appenzellerland bis heute ohne einen Meter SBB-Strecke.

Nach diesem Erfolg herrschte im ganzen Appenzellerland ein reger Bahnbauboom. Verschiedene kleine und grosse Orte wur-

Foto: MFO, Sig. Hans Roth



Der frisch ausgelieferte BcE 4/4 30 mitsamt neuer Anhängelast inmitten der Appenzeller Landschaft deutet auf ein neues Kapitel in der Geschichte hin.

den an die Bahn angeschlossen, selbst den Sântis wolltet man per Bahn erschliessen, was aber leider nie gelang.

Alle 2006 zu den heutigen Appenzeller Bahnen (AB) fusionierten Betriebe haben sich bis heute zu modernen Dienstleistern im öffentlichen Verkehr gewandelt. Aber man ist noch heute stolz auf seinen Ursprung. So werden viele der Nachwelt erhaltene Fahrzeuge in Fronarbeit instand gehalten und erinnern lebendig an die interessante Geschichte der Bahnen. ❌

Das neue LOKI Spezial Nr. 47

**Die Bahnen im Appenzellerland
von Werner Nef**

Erleben Sie die spannende und unvergleichliche Geschichte der Appenzeller Bahnen und wie aus kleinen Lokalbahnen ein moderner Dienstleister wurde.

Auszug aus dem Inhalt:

- ▶ Die Appenzeller Bahn — Lebensnerv zweier Kantone
- ▶ Ein Strassenbähnli mausert sich zur Vorortsbahn
- ▶ Eine Zahnradbahn sollte den Sântis bezwingen
- ▶ Liebevoller Pflege für altes Rollmaterial



Umfang: 132 Seiten — Preis: CHF 29.90 / Euro 29,90 — ISBN: 978-3-7272-6103-9

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

Das Magazin ist zu beziehen durch:

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

Foto: Peter Hürzeler



Die wildromantischen Landschaften des Appenzellerlands sind geblieben, während sich die Appenzeller Bahnen heute rundum modernisiert präsentieren.

Bahn aktuell

Grosses Fest an der Furka



Foto: Georg Trüb

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) hat dieses Jahr Anlass zum Feiern – und dies gleich dreifach. Am 12. August 2020 sind es 10 Jahre her, seit der Streckenabschnitt Gletsch-Oberwald und damit die gesamte ehemalige Bergstrecke in Betrieb genommen werden konnte. Gleichzeitig sind es 20 Jahre her, seit die Strecke Realp-

Gletsch durchgehend befahrbar ist. Und zu guter Letzt sind es 30 Jahre her, seit mutige Pioniere der DFB in einer spektakulären Aktion mehrere verrostete Zahnraddampfloks aus dem vietnamesischen Hochland in die Schweiz zurückholten. Nach zähen Verhandlungen trafen am 31. Oktober 1990 ehemalige FO-Dampfloks aus Vietnam in

Hamburg ein. Mit im Gepäck waren auch zwei originale Vietnamloks HG 4/4 und ein vietnamesischer Güterwagen.

Am Wochenende des 22. und 23. Augusts wurden diese drei wichtigen Jubiläen im Rahmen eines grossen Dampfbahnfestes in Gletsch mit verschiedenen Zubringerzügen ausgiebig gefeiert. Hans Roth

Foto: Georg Trüb



Am 23. August 2020 hatte der Aussichtswagen am Zugschluss seinen letzten Betriebstag, er wanderte nach dem Jubiläum nach Frankreich aus.

Fotos: Julian Rof



Der historische FO-Zug mit der HGe 4/4'36 verkehrte in Zusammenarbeit mit der MGBahn-Historic von Brig nach Oberwald und zurück als Zubringerzug.



Am Abend des 22. Augusts erfolgte in Gletsch eine Aufstellung der drei inzwischen betriebsfähigen aus Vietnam zurückgeholten Dampflokomotiven.



Der InnoTren unterwegs am Bernina

Seltener Gast auf der Berninalinie: der InnoTren-Wagen der RhB. Dieser wurde nach einem mehrtägigen Aufenthalt auf Ospizio Bernina am 21. August 2020 durch den Triebwagen ABe 4/4^{II} 46 zurück nach Pontresina überführt.



Ge 3/3 214 vor kurzem Güterzug

Für die Veranstaltung Classic Car Arosa holte am 25. August 2020 die Ge 3/3 214 der RhB im Kuoni-Anschlussgleis in Felsberg Absperrmaterial ab und beförderte dieses nach Chur, wo es später nach Arosa speditiert wurde.



Dreimal «Schalke» vor Bauzug

Ein nicht alltäglicher Überfuhrzug machte sich am 13. August 2020 in Pontresina auf den Weg nach Landquart: An der Spitze die beiden «Schalke»-Dieselloks Gmf 4/4 23404 und 23401, gefolgt von der geschleppten 23402 und Bauzugfahrzeugen.

Eine Re 4/4^{II} als historische Lok beim DSF



Foto: Stefan Treier

Der Neuzug des DSF, die Re 4/4^{II} 11173, zeigt sich am Präsentationstag im schönsten Abendlicht vor dem vereinseigenen Depot in Koblenz.

Kurzfristig lud der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz für den Abend des 15. Augusts 2020 zu einer Pressekonferenz in den Aargau ein. Schon der geheimnisvolle Titel der Einladung, «Erste eigene Lokomotive», liess Grosses erahnen. Um was für eine Lok es dabei geht, wurde in der Einladung nämlich nicht erwähnt, und auch auf Nachfrage wollte man partout dazu noch nichts sagen. Als dann am Samstagabend um kurz nach sechs eine rote Re 4/4^{II} zusammen mit dem vereinseigenen

grünen RBe 4/4 1405 aus Richtung Turgi in Koblenz eintraf, war den anwesenden Journalisten, klar um welche Lok es sich handeln würde. Die Re 4/4^{II} 11173, die bis zuletzt bei SBB Cargo im Einsatz stand, gehört nun als erste Streckenlokomotive zum Rollmaterial des DSF. Von den insgesamt 273 ausgelieferten Exemplaren der leistungsstarken Universalmaschine ist die 11173 die letzte Maschine ohne Führerstandsklimatisierung. Diese Tatsache war einer der Gründe, wieso sich der DSF für

den Kauf genau dieser Lok entschieden hat. Denn wie Vereinspräsident Jürg Balzan im Gespräch mit der LOKI sagt, «sei so ein einfacher Rückbau in den Ablieferungszustand möglich». Denn die rote Lok soll wieder das originale Tannengrün erhalten, in dem sie in den 1970er-Jahren im Einsatz stand. Auch sollen die rechteckigen Scheinwerfer durch runde ersetzt werden. Ein erstes Erkennungsmerkmal, dass die Maschine nun im Aargau steht, ist das neue Depotschild «KOBLENZ», das bereits stolz an der Lok prangt. Im Gegensatz zu den anderen Fahrzeugen des DSF wird die Re 4/4^{II} 11173 nicht im kommerziellen Verkehr eingesetzt, sondern nur vor historischen Zügen, dies war eine Bedingung, die SBB Cargo an den Verkauf der Lok gekoppelt hat.

Stefan Treier



Foto: Pascal Kaufmann

Am 15. August 2020 fuhr sie mit einem K3-Wagen von Zürich Altstetten nach Wangen an der Aare.

In unserem exklusiven Video auf der LOKI-Website zeigen wir Ihnen die Ankunft der Re 4/4^{II} in Koblenz und sprechen mit Jürg Balzan über die Zukunft der Maschine und wieso die DSF-Lokführer auch ohne Führerstandsklimaanlage einen kühlen Kopf behalten. <https://youtu.be/T7xxxiNuBM>





Sonderlinge vor dem-selben Zug

Am 18. August 2020 fuhren die beiden Re 4/4 "11108 und 11109, die letzten zwei «Bobos» im Swiss-Express-Anstrich und gleichzeitig ältesten in Dienst stehenden Re 4/4^{II} vor dem Bözberg-IR. Die 11108 wird voraussichtlich diesen Monat ausrangiert.



Kieszug auf Zürcher Museumsstrecke

Auf der DVZO-Stammstrecke gab es am 21. August 2020 einen seltenen Kiesverkehr von Hinwil mit einem Ganzzug zum Betonwerk Bärenswil. Der Kieszug mit der Re 620 072 wurde dabei ab Hinwil in zwei Teilen geführt.



Neues Design an den Re 465 der BLS

Die 18 Lokomotiven des Typs Re 465 der BLS durchlaufen zurzeit ein umfangreiches Umrüstungsprogramm. Im Badischen Bahnhof Basel zeigt sich am 15. August 2020 die Re 465 011 abgestellt in der neuen lindengrünen Lackierung.

Museumszüge fahren neu bis Singen



Fotos: Georg Trüb

Die ehemalige DB-Schnellzugdampflokomotive 01 202 fährt mit dem Wiedereröffnungszug aus Ramsen über den Verkehrskreisel «Volksbank» in Singen.



Die Em 3/3 18814 der SEHR zieht den Eröffnungszug im Abschnitt Etzwilen-Ramsen.



Von Schaffhausen nach Etzwilen wurde der blaue Zug von IRSI Re 421 393 im TEE-Anstrich gezogen.

Die Bahnstrecke Etzwilen-Singen wurde 1875 von der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) eröffnet und 1878 von der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) übernommen. Von 1902 bis 2004 wurde die Strecke, die zu den wenigen Abschnitten der SBB gehörte, die nie elektrifiziert wurden, von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betrieben. Der Personenverkehr wurde bereits 1969 eingestellt und die Linie danach lange Zeit von den Zügen der Rollenden Landstrasse benutzt. Die schwache Rheinbrücke in Hemishofen, die fehlende Fahrleitung sowie der Entscheid, das Terminal nach Singen zu verlegen, führten zur Aufgabe dieser Strecke.

Die 2006 gegründete Stiftung Museumsbahn Stein am Rhein-Etzwilen-Hemishofen-Ramsen & Rialsingen-Singen (SEHR & RS) übernahm die Infrastruktur käuflich und ist mittlerweile ein eidgenössisch konzessioniertes Infrastrukturunternehmen mit den amtlichen Initialen SEHR. Seit 2007 können zwischen Etzwilen und Ramsen Museumsfahrten durchgeführt werden, und 2011 wurde der Abschnitt bis Rialsingen erweitert. Der letzte Abschnitt im Stadtgebiet von Singen konnte wegen fehlender Schienen wegen eines neu gebauten Kreisel nicht befahren werden.

Am 16. August 2020 war es nun so weit. Der erste offizielle Museumszug verkehrt wieder von Etzwilen nach Singen. Hans Roth

Foto: Julian Ryf



Lötschberger im Bahnhof Bern entgleist

Am 28. August 2020 kam es bei der Ausfahrt des RE Bern-Luzern zu einer Entgleisung. Dabei entgleiste der vordere Lötschberger (RABe 535 112) noch im Bahnhof Bern wegen einer Weichenumstellung unter dem Zug.

Der Verein Mikado 1244 unterwegs

Am 8. August erfolgte die erste Sonderfahrt im Jahr 2020 mit der 141R 1244 des Vereins Mikado 1244 in Brugg AG. Es war eine Rundfahrt rund um die Lägern von Wettlingen über Turgi-Koblentz-Zurzach-Eglisau-Zürich Altstetten nach Wettlingen. Der Zug bestand aus sechs ehemaligen SBB-Schnellzugwagen, die sich heute im Besitz von Mikado 1244 und Club Bm 22-70 befinden.

Tags darauf erfolgte mit derselben Komposition eine Rundfahrt um den Zürichsee. Dabei gelangte zusätzlich die wohl schönste Ae 6/6 der Schweiz, die Nummer 11407 «Aargau», ebenfalls zum Einsatz. Hans Roth

Bei der Einfahrt in Zürich HB gab es kurz das Gefühl, als hätte man in Zürich die Zeit angehalten.



Foto: Georg Trüb



Foto: Andreas Lindner

Der Anblick und Klang der «Mikado» in ausgezeichnetem Zustand sind überwältigend! Die 141 R 1244 befindet sich seit 1975 in der Schweiz.

Schneefräse im Personenzugeneinsatz



Foto: Georg Trüb

Seit 38 Jahren wurde die Schneefräse He 2/3 8 der Rigi Bahnen (RB) am 18. August 2020 wieder einmal fahrplanmässig im Personenzugeneinsatz verwendet.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Christoph Benz

Während sich die Gruppe für das Objekt der Begierde positioniert, scheint die Kuh doch etwas verwundert über so viel plötzliche Action auf ihrer Weide ...



Szene | Baukurse und Bauwochen im Tessin

Ferien machen und Eisenbahnmodelle bauen

Während fünf bis sechs Wochen pro Jahr finden im Tessin Baukurse und Bauwochen für Modelleisenbahnen statt. Die Baukurse werden aktuell von Hans Lei organisiert und geführt. Während dieser Wochen können sich Modellbauende voll auf die Herstellung ihrer Modelle konzentrieren und sich mit gleichgesinnten Kollegen austauschen. Es werden nicht nur Fahrzeuge in Spur 0 hergestellt!

Von Marcel Koch (Text/Fotos)

Schon seit 1986 gibt es Baukurse für gewiefte Modellbauende im Tessin. Diese Baukurse beruhen auf der Initiative von Werner Rohr und Norbert Geiger. Sie ermöglichten den interessierten Menschen, erschwingliche und robuste Modelle von Eisenbahnfahrzeugen in Spur 0 zu besitzen. Doch dazu später mehr.

Anfänglich wurden die einwöchigen Baukurse im Motel Ponte Tresa durchgeführt. Norbert Geiger war der Hotelier dort. Oberhalb des Motels befand sich die Casa Jasmin, in deren Erdgeschoss sich der Ar-

beitsraum befand. Die Modellbauenden hatten schon damals die Möglichkeit, einen Maschinenpark in dieser Lokalität einzurichten und zwischen den Kursen dort einzulagern. So konnte in jedem Kurs wieder auf diesen Maschinenpark zurückgegriffen werden. Am Kursende konnten dann die gebauten Modelle auf der Anlage von Norbert Geiger ihre Testfahrten absolvieren.

Idee der Baukurse

Die Idee dieser Baukurse lässt sich an folgenden Vorteilen erläutern:

Erstens wird den interessierten Teilnehmenden eine Plattform geschaffen, günstige Modelle von Spur-0-Fahrzeugen zu erwerben. Erschwinglich sind sie vor allem auch deshalb, weil die Modelle grösstenteils durch die Teilnehmenden selbst zusammengebaut werden.

Zweitens wird allen Teilnehmenden ein Umfeld geschaffen, das ihnen ermöglicht, verschiedenste Eisenbahnmodelle unter fachkundiger Anleitung selbst herzustellen. Denn was selbst gebaut wurde, macht doch einfach doppelte Freude!



Die Aussicht von der Terrasse des Hauptgebäudes auf das Hotelgelände und auf die Ebene von Magliaso und Ponte Tresa mit dem Ast des Langensees.

Foto: Hans Lei



In der Sala Creativa gibt es genügend Raum für etwa zwölf Arbeitsplätze.



Der ausgestellte TGV ist ein fertiggestellter Bausatz aus der Produktion Rohr.

Drittens können die Modellbauenden Skaleneffekte nutzen. Diese ergeben sich beispielsweise bei der gemeinsamen Nutzung des Maschinenparks, der den meisten Einzelpersonen so nicht zur Verfügung steht. Dies nicht zuletzt darum, weil gute Werkzeugmaschinen wie Drehbänke und Fräsmaschinen recht teuer sind und man über die notwendigen Platzverhältnisse verfügen muss. Auch bei der Herstellung von Einzelteilen lassen sich Skaleneffekte nutzen. So kann der Aufwand für Gussteile, Ätzteile, Antriebskonstruktionen oder an-

dere mit sehr hohem Aufwand entwickelte Teile und Komponenten durch mehrere Nutzer geteilt werden.

Viertens können die Teilnehmenden und Kursleiter auch gegenseitig vom umfangreichen Wissensschatz und von persönlichen Erfahrungen profitieren.

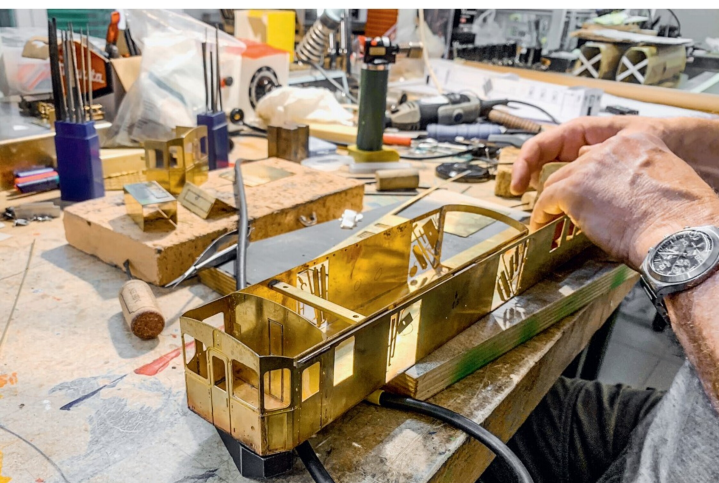
Fünftens können sich die Teilnehmenden während der Kursdauer unter ihresgleichen zurückziehen. Wenn man bereit ist, jeweils eine Woche seiner Zeit zu investieren, ist das mindestens aus modellbautechnischer Sicht eine Bereicherung.

Sechstens kann man an seinem zugewiesenen Arbeitsplatz während der Modellbauwoche jeweils alles einfach stehen und liegen lassen. Zu Hause ist dies manchen Teilnehmenden auch nicht möglich.

Ganz nebenbei waren zu jener Zeit (wie auch noch heute) nur wenige Modelle von schweizerischen Eisenbahnvorbildern auf dem Spur-0-Markt verfügbar. Die Initianten der Baukurse vermochten auch diese Lücke zu schliessen. Ziel der Baukurse war ursprünglich, dass die Teilnehmenden in einer Woche ein fertiges Modell herstellen



Ein typischer Arbeitsplatz in der Modellbauwerkstatt. Am vorderen Arbeitsplatz befindet sich gerade ein meterspuriger Einheitswagen der Brünigbahn in Spur 0m in Arbeit.



Ein Gehäuse des Cfe 4/5 der BLS ist am Entstehen. Der Teilesatz besteht aus vielen Ätz-, Fräs- und Drehteilen. Die Frästeile wurden durch den Entwickler auf der CNC-Fräse hergestellt.



konnten. Das bedeutete eine umfangreiche Vorbereitung und eine straffe Führung durch den Kursleiter. Mir wurde erzählt, dass der Kursleiter früher einen gewissen Druck ausgeübt hat, um den ambitionierten Zeitplan jeweils einzuhalten. So musste so manche Nachtschicht eingelegt werden, wenn man den ersten Grundierungs- oder Spritztermin nicht verpassen wollte. Aber der Lohn war zumeist ein fertiges Modell am Ende der Woche.

Der Vorteil dieser Strategie ist, dass aus den Modellbausätzen schliesslich auch ein fertiges Modell entsteht. Denn unter anderen Bedingungen verschwinden die angefangenen Bausätze viel zu oft in einer Kiste und werden schlimmstenfalls eines Tages sogar vergessen.

Auch Nachwuchsförderung wurde mit diesen Baukursen betrieben: Werner Rohr hat das Modell der SBB-Rangierlok Ee 922 mit dem Übernamen Papamobil entwickelt. Der Bausatz davon und der Baukurs dazu wurden ab dem Jahr 2009 auch an interessierte Jugendliche angeboten. Teilweise wurden diese Baukurse auch im bernischen Hindelbank durchgeführt.

Von Werner Rohr zu Hans Lei

Initiator der Baukurse ist Werner Rohr. Er ist 2016 im Alter von 80 Jahren «in den Ruhestand» getreten. Die Baukurse werden seither von Hans Lei geleitet. Von Rohr zu Lei fand eine Übergabe statt; eine Zeitlang wurden die Baukurse abwechselnd durch beide Kursleiter durchgeführt.

Hans Lei war nicht immer Modelleisenbahner. Erst als seine Kinder ausgeflogen waren, stieg er ein, zunächst mit der Spur N. Seine Frau hat ihm dazu ein Starterset geschenkt. Doch schon 1987 ist Hans Lei mittels eines Inserats im «Eisenbahn Amateur» auf die Baukurse im Tessin gestossen. Er war schon lange daran interessiert, ein eigenes Modell herzustellen. So kam er dazu, während seiner ersten Teilnahme am Baukurs ein Spur-0-Modell einer Ae 4/4 der BLS herzustellen. Hans Lei war beruflich lange in einer grossen Papierfabrik im Sihltal beschäftigt. Nach seiner Ausbildung als

Detailarbeiten am Rahmen eines Cfe 4/5 der BLS in Spur 0. Dieses Modell wurde durch einen Teilnehmer entwickelt. Es wurden davon drei Teilesätze hergestellt.

Papiertechnologie durfte er während mehr als 40 Jahren verschiedene Jobs in der gleichen Firma ausüben. So war er auch als Meister und Abteilungsleiter tätig. Weiter hat er wichtige bereichsübergreifende Tätigkeiten ausgeübt. Dazu gehörten der Aufbau der unternehmensweiten Qualitätssicherung sowie die Belange der Arbeitssicherheit. Als Gefahrgutbeauftragter trug er die Verantwortung für den Umgang, den Transport und die Lagerung von gefährlichen Gütern in der Unternehmung. Laut eigenen Angaben hatte sein berufliches Umfeld nichts mit seinem Hobby – der Modelleisenbahn – zu tun. So durfte er während langer Zeit sein Hobby neben seinem Beruf ausführen.

MoBau-Lei

2005 hat Hans Lei seinen Job in der Papierbranche verloren. Er wurde dabei vorzeitig mit 59 Jahren in die Pension geschickt. Für Hans Lei war es aber noch nicht an der Zeit, in den Ruhestand zu treten. Vielmehr hat er die Chance genutzt, neue berufliche Wege zu beschreiten. Er beschloss, seine eigene Firma zu gründen. Diese Firma hat zum Zweck, Modelleisenbahnen zu entwickeln und herzustellen. Die Firma MoBau-Lei war geboren. An der Ausstellung Arge Spur 0 in Aarau vom Mai 2007 war seine Firma erstmals in der Öffentlichkeit präsent und bot ihre Produkte und Dienstleistungen an.

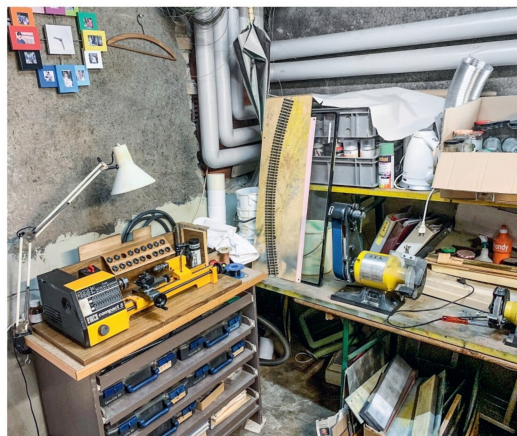


Der Autor des vorliegenden Berichts am Werk bei einem BLS-Pendelzug des Typs RBDe 565. Als Anhänger der Spur H0 wurde er von der anwesenden Spur-0-Community sehr gut aufgenommen.

Im Frühjahr 2020 feierte Hans Lei seinen 74. Geburtstag. Er befindet sich aber weiterhin nicht im Ruhestand. Seine Firma lebt, und es werden auch immer noch Fahrzeuge in Spur 0 produziert. Bisher hat MoBau-Lei rund 70 Fahrzeuge (Trieb-, Steuer- und Personenwagen) als Fertigmodelle hergestellt. Für etwa 80 weitere Fahrzeuge hat MoBau-Lei vollständige Bausätze verkauft. Es ist aber nicht bekannt, wie viele

der Bausätze tatsächlich umgesetzt wurden. Hans Lei schätzt, dass ungefähr 70% der verkauften Bausätze zu fertigen Eisenbahnmodellen umgesetzt wurden. Zu einigen Bausätzen hat er die Spur verloren. Möglicherweise wurden sie weiterverkauft oder sind wegen Todesfällen verschollen.

Die von MoBau-Lei hergestellten Fahrzeugmodelle werden bei ihrer Entwicklung auf einem einfach 2-D-Zeichenprogramm



Ein Blick in den Nebenraum mit den vorhandenen Werkzeugmaschinen, die ganzjährig einsatzbereit in den Räumlichkeiten aufgestellt sind.



Im Nebenraum befinden sich zudem neben den Werkzeugmaschinen auch Rohmaterial und Bauteile aus früheren Bausatzproduktionen.



Im vorderen Teil des Kellers befindet sich eine Fräsmaschine. Sie ist für die Produktion wichtig und hat in Privathaushalten leider oft keinen Platz.



Die Biege- und Schneidemaschine ist zum Glück mobil und wird jeweils in der Sala Creativa aufgestellt. Daneben das Gehäuse des BLS-Wellensittichs.

konstruiert. Die 3-D-Zeichentechnik hat bei Hans Lei keinen Einzug gehalten. Aktuell wird nicht angestrebt, 3-D-Druckteile in die Modelle von MoBau-Lei einzubauen. Wenn es rationell und sinnvoll ist, lässt Hans Lei von den komplizierteren Teilen Messing-Schleudergussteile herstellen. Nach tradi-

tioneller Methodik wird dazu zunächst ein Urmodell hergestellt, das anschliessend durch den Giessereibetrieb für die Herstellung von Schleudergussteilen verwendet wird. In der Zwischenzeit hat sich hierzu eine ansehnliche Sammlung an verfügbaren Teilen angehäuft.

Die Modelle von MoBau-Lei

Am meisten verbreitet sind sicherlich die Fahrzeuge, die eine Ähnlichkeit oder eine Verwandtschaft zu den Einheitswagen I der schweizerischen Bahnen aufweisen. Dazu gehört auch das Debütmodell des Leichttriebwagens der BLS, der das erste Modell von MoBau-Lei darstellt. Aufgrund der Ähnlichkeit der Kopfform und selbstverständlich aufgrund der geografischen Nähe von Hans Lei zur Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn fanden auch deren Fahrzeuge den Weg in die Modellpalette. Es folgten weitere Fahrzeuge von Schweizer Privatbahnen. Die Modelle können entweder als Fertigmodell oder als Bausatz bei MoBau-Lei erworben werden. Die Bausätze können zudem – unter kundiger Anleitung von Hans Lei – an den Baukursen im Tessin zusammengebaut werden.

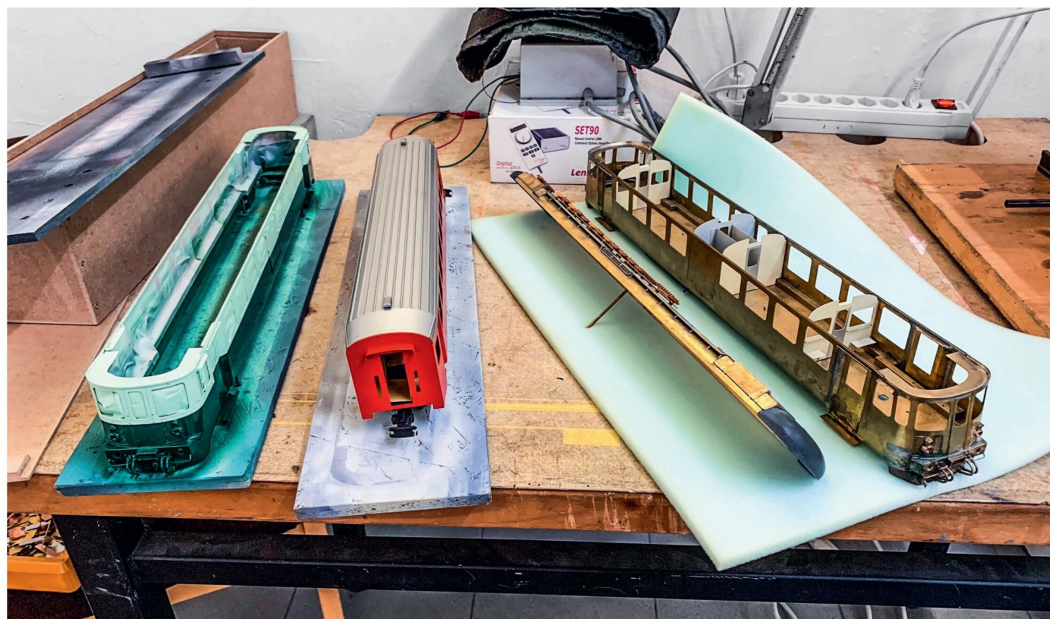
Derzeit ist MoBau-Lei an der Herstellung von Wagen in Spur 0m. Dabei handelt es sich um Einheitswagen der Brünigbahn in unterschiedlicher Ausführung.

Baukurse in Pura heute

Seit 2007 finden die Baukurse im Hotel Paladina in Pura über Magliaso statt. Die Hotelanlage liegt in einer grossen, mediterranen Parkanlage. Vom Hauptgebäude führt ein Strässchen vorbei am Rebberg und der Swimmingpool-Anlage nach unten zur Casa di Famiglia. Dort befindet sich



Der Initiant Hans Lei beim Spritzen im Nebenraum mit der Spritzkabine mit Abzugeinrichtung.



Links befindet sich ein fertig gespritztes, aber noch abgedecktes Gehäuse des BLS-Triebwagens Be 4/4 763 als Museumsvariante in Spur 0. Daneben in roter Farbgebung ein Einheitswagen der Brünigbahn in Spur 0m, und rechts wartet das Gehäuse eines weiteren Wellensittichs auf seine Farbgebung.

im Untergeschoss die Sala Creativa mit angrenzenden Kellerräumlichkeiten. In diesen Nebenräumen sind die fix installierten Werkzeugmaschinen (Fräsmaschine, Säulenbohrmaschine, Drehbank, Schleifmaschine), eine Spritzkabine, eine Sandstrahleinrichtung sowie das restliche Mobiliar (Tische, Stühle, Gestell) für die Baukurse und Modellbauwochen untergebracht. Die Sala Creativa ist ein heller Raum und wird vom Hotel auch für andere Workshops genutzt. Sie dient den Baukursen und Modellbauwochen als Arbeitsraum, der jeweils mit dem besagten Mobiliar bestückt wird.

Workshops, Bauwochen und Baukurse

Die Baukurse unter der Leitung von Hans Lei finden in der Regel dreimal pro Jahr während jeweils sieben Tagen statt (Sa. bis Sa. oder So. bis So.). Theoretisch kann während 24 Stunden pro Tag gearbeitet werden. Man stört dabei niemanden. Gerade in der warmen Sommerzeit erweist sich die Swimmingpool-Anlage mit Rutschbahn als vorteilhaft. Dort kann man seine konzentrierte Arbeit durch eine Kreativpause unterbrechen. Auch für die Verpflegung ist gesorgt. Im Hotel kann man verschiedene Zimmerkategorien buchen. Auch Campieren ist auf dem Areal möglich. Man hat die Möglichkeit, Halbpension zu buchen. So wird die Modellbauarbeit in der Sala Creativa ergänzt mit einem gemeinsamen Frühstück

und einem Dreigang-Abendessen, einer Schwimm- oder Rutschpartie in der Poolanlage sowie eventuell mit Schlafen oder anderen Tätigkeiten.

Die anfänglich straffe Organisation der Baukurse wurde mit der Zeit gelockert. Zu verschieden ist jeweils der Stand der Arbei-

ten bei den einzelnen Teilnehmenden. So wird auch heute noch an Bausätzen aus der Zeit von Werner Rohr gearbeitet. Auch an Bausätzen von anderen Herstellern, zum Beispiel aus dem Angebot des Reppischtaler Eisenbahnclubs, wird jeweils gewerkelt. Einige Teilnehmende arbeiten auch an



Das Modell des ABDe 4/8 749-750 wird durch MoBau-Lei als Bausatz oder als Fertigmodell angeboten.



Der BLS-Leichttriebwagen ABDe 4/8 751-755 war das erste Modell aus der Fertigung von MoBau-Lei. Lieferbar als Bausatz oder als Fertigmodell.



Ein Triebzug des RAe 4/8 im Bau. Das Gehäuse besteht aus geätztem Kupfer; die Form der Fronten wurde in einem galvanischen Verfahren hergestellt.

Eigenentwicklungen, so auch ich selbst mit meinen selbst entwickelten H0-Modellen (siehe meine Beiträge in den LOKI-Ausgaben 2, 4 und 5 | 2019).

Selbstverständlich nutzt Hans Lei die Baukurse auch dazu, dass Kunden von MoBau-Lei die Bausätze aus dessen Fertigung unter kundiger Anleitung zusammenbauen können. Hans Lei bietet neben seinen Tipps während des Zusammenbaus auch an, die Teile der Fahrzeuge vorbildrichtig zu spritzen. Damit nimmt er den Modellbauenden eine Arbeit ab, die für viele eine grosse Hürde vor der Fertigstellung der Modelle darstellt.

Die Baukurse haben sich also eher zu Workshops entwickelt. Geblieben ist die Möglichkeit, sich jeweils eine Woche zurückzuziehen und sich voll auf den Bau von Eisenbahnmodellen zu konzentrieren. Auch geblieben ist, dies in einem Umfeld von Gleichgesinnten zu tun.

Ausblick

Seit 2017 wird das Angebot der Baukurse durch Modellbauwochen ergänzt, die ohne Kursleitung stattfinden.

An den Baukursen und Modellbauwochen sind alle Modellbauenden herzlich willkommen. Neben Spur-0-Modellen werden manchmal auch (Messing-)Modelle in Spur H0 hergestellt. Insbesondere die Modellbauwochen stehen auch den Modellbau-



Fotos: Hans Lei

Neben ganzen Triebzügen und Loks werden auch immer wieder einzelne Güterwagen zusammengebaut. Diese entstehen aus Bausätzen verschiedener Hersteller oder als Eigenentwicklungen der Teilnehmenden.

enden offen, die sich nicht ausschliesslich mit Modelleisenbahnen beschäftigen. Die Teilnehmenden nehmen ihre persönlichen Werkzeuge, zum Beispiel Lötstation, Widerstandslötgerät, Zangen, Feilen, Handbohrer usw., selbst mit. Fragen zur Vorbereitung beantwortet der Kursleiter oder der Organisator der Bauwochen gerne.

Während bei den Baukursen eine Gebühr für die Kursleitung verrechnet wird, entfällt diese bei den Modellbauwochen. Es

besteht somit insgesamt die Möglichkeit während sechs Wochen pro Jahr im Frühling, Sommer oder Herbst in der Sala Creativa Modelle herzustellen.

Nähere Informationen zu den Baukursen und den Modellbauwochen sind hier zu finden:

www.mobau-lei.ch
www.eisenbahn-modellbau.info



Dieses imposante Modell der SBB-Doppellokomotive Ae 8/14 11852 «Landilok» in Spur 0 war ein Bausatz von Werner Rohr von 1991.



Bau | Peter Marriotts neues Anlagenprojekt im Massstab 1:87 (Teil 5)

Ein Perron entsteht

Das Anlagenprojekt von Peter Marriott – ein innerstädtischer Bahnhof irgendwo in der Schweiz – wächst und gedeiht. Nach dem Verlegen und Schottern der Gleise, dem Bau von Stützmauern, Trottoirs und einer Unterführung für den Strassenverkehr zeigt uns der Modellbaumeister nun, wie man ein Perron gestaltet.

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

Beim Bau eines Modellbahnhofs bilden Perrons oft den grössten Posten. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, sie herzustellen: Fertigperrons, Bausätze und selbst gebaute Perrons. Zubehörhersteller wie Fallner und Noch bieten eine ganze Reihe von fertigen Perrons sowie Bausätze für Spur N und H0. Herunterladbare Bausätze finden Sie unter anderem auf www.scalescenes.com. Perrons bestehen aus der begehbaren Oberfläche sowie den äusseren

und inneren, nicht sichtbaren Stützwänden. Holz, Montagekarton, Hartfaserplatten, Balsaholz oder Kunststoffplatten sind nur einige Materialien, die für den Selbstbau von Perrons verwendet werden können.

Der Bau von Perrons muss schrittweise erfolgen

Zuerst ist es notwendig, die Länge des Perrons zu bestimmen. Diese ist in der Regel das Resultat eines Kompromisses zwischen

der Länge, die Sie gerne hätten, und der Länge, die Ihre Anlage zulässt.

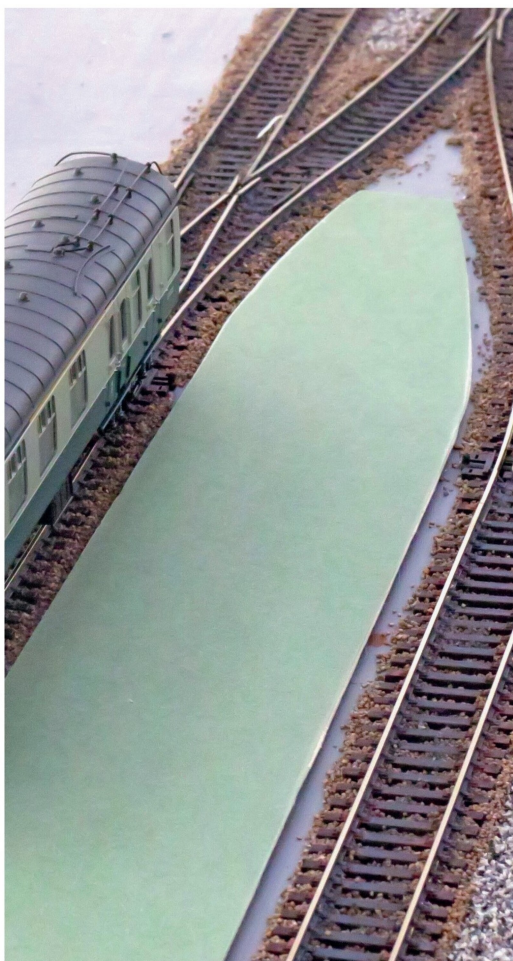
Als Nächstes muss eine Vorlage beziehungsweise eine Schablone für die Perronoberfläche erstellt werden. Dies ist ein optionaler Schritt – er ist dann sehr wichtig, falls das Perron eine gekrümmte Form haben soll. Kleben Sie A4-Papiere in der vorgesehenen Grösse der Perronoberfläche mit Klebeband zusammen. Drücken Sie das Papier auf die Schienen, zwischen denen



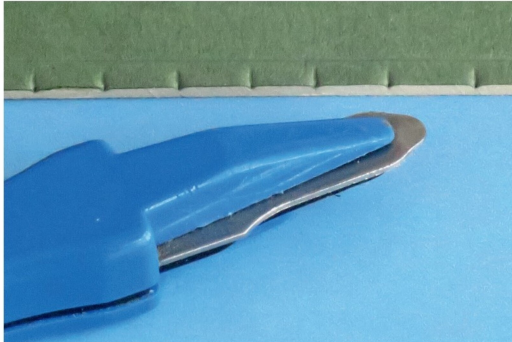
Die Perronoberflächen wurden aus 2 mm dickem Montagekarton hergestellt, der in Kunst- und Hobbygeschäften erhältlich ist.



Mit einem Bostitchentferner habe ich eine Linie entlang des Perrons eingekerbt. Damit markiere ich die Innenseite der Perronkantensteine.



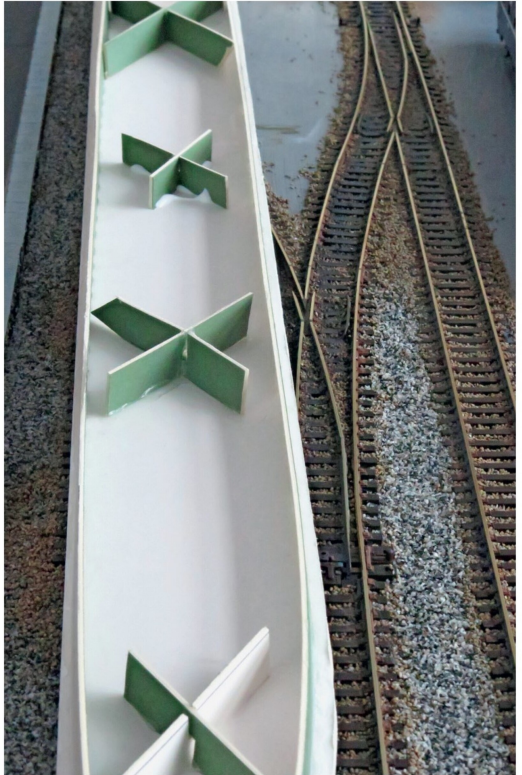
Ich habe einen Personenwagen genommen, um sicherzustellen, dass ich die Perronoberfläche mit ausreichend Zwischenraum gefertigt habe.



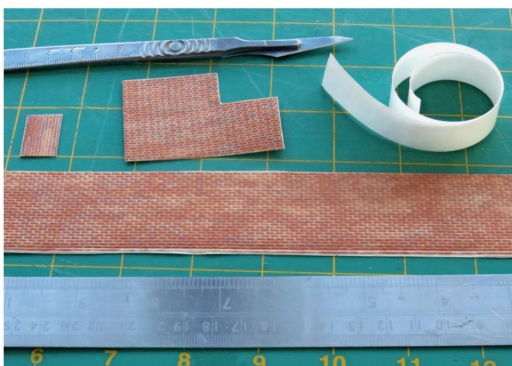
Der nächste Schritt bestand darin, mit dem Bostitchentferner die Form der Perronkantensteine anzudeuten.



Mit weißer Farbe von Woodland Scenics Earth Colour habe ich die Warmlinie entlang der Perronkante aufgemalt.



Nachdem die Perronseiten ausgeschnitten und angeklebt waren, habe ich – ebenfalls aus Montagekarton – mehrere Teile in X-Form erstellt. Diese wurden an der Unterseite der Perronoberfläche angeklebt. Sie dienen dazu, die gesamte Konstruktion zu stabilisieren.



Zur Verkleidung der Perronseite habe ich Redutex-Platten verwendet, weil sie einen guten strukturierten Effekt haben. Das Material ist selbstklebend.



Der optische Unterschied zwischen dem weißen Montagekarton und dem mit Redutex überzogenen Abschnitt ist sehr deutlich.



Das fertige Perron. Das Ziegelmuster hätte in einer anderen Farbe gestrichen werden können, aber mir gefiel der Farbkontrast zu der grauen Perronoberfläche.

das Perron positioniert werden soll, und zwar so, dass die Schienen eine Einbuchtung im Papier bilden. Schneiden Sie um diese Einbuchtungen herum, die Schablone ist fertig.

Sind Sie mit Ihrer Vorlage zufrieden, legen Sie sie auf ein Stück Montagekarton und zeichnen mit einem Bleistift darum herum, um die Form auf den Karton zu übertragen.

Schneiden Sie die Form der Perronoberfläche unter Zuhilfenahme eines Schneidebretts, eines Stahllineals und eines scharfen Bastelmessers (am besten mit einer neuen Klinge) vorsichtig aus. Verwenden Sie feines Schleifpapier, um die Kanten zu glätten. Die Perronoberfläche muss etwas

kleiner als die Schablone sein – insbesondere bei Krümmungen – damit die Züge nicht anecken.

Wir gehen nun dazu über, die Höhe der Perronseiten durch «Pröbten» mit Wagen festzulegen. Denken Sie daran, dass die Fahrgäste in der Regel ein wenig hochsteigen müssen, um in die Wagen zu gelangen – aber nicht zu viel! Sobald Sie die richtige Höhe ermittelt haben, schneiden Sie entsprechende Stücke aus Montagekartons aus. Sie müssen über die gesamte Länge des Perrons laufen, und zwar beidseitig und auch ausreichend Innenraum für die internen Stützen bieten – diese geben dem Perron die nötige Festigkeit und stellen sicher, dass die Oberfläche nicht durchhängt.

Benutzen Sie schnell trocknenden Woodland Scenics Scenic Glue, um die Perronseiten und die inneren Stützwände an der Unterseite der Perronoberfläche zu befestigen. Lassen Sie den Leim trocknen, nachdem Sie überprüft haben, ob die Wände tatsächlich im rechten Winkel zur Perronoberfläche stehen.

Ein Tipp zum Schluss: Lassen Sie Ihren längsten Wagen am Perron vorbeifahren, bevor Sie alles fixieren. Es gibt nichts Ärgerlicheres, als mit dem Lieblings-Expresszug durch den neu errichteten Bahnhof zu fahren, nur um dann feststellen zu müssen, dass die Wagen das Perron berühren. Noch schlimmer wäre, wenn der Zug bei der Durchfahrt entgleisen würde. 🚫





Bau | Modellbautipps von Heinz Muheim: «Es bitzeli Gotthard»

Neuer Schotter für das C-Gleis

Das C-Gleis von Märklin wird seit 1996 als M-Gleis-Nachfolger angeboten. Das im Wesentlichen in anthrazitfarbenem Kunststoff gefertigte C-Gleis mit Bettung verbindet hohe Betriebssicherheit mit einfach zu handhabender und betriebssicherer Klickverbindung. Dass dabei das künstlich wirkende Schotterbett modifiziert werden kann, zeigt uns Heinz Muheim.

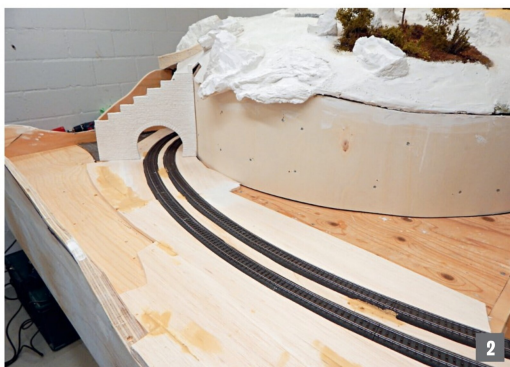
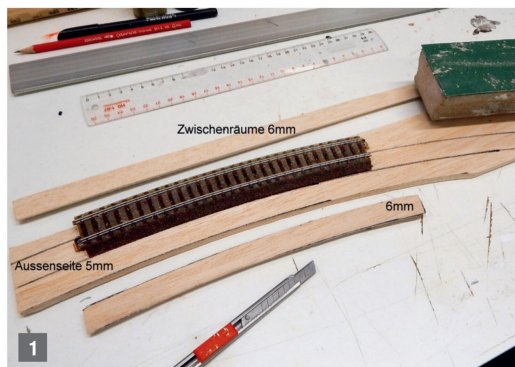
Von Heinz Muheim (Text/Fotos)

Keine Frage, dass C-Gleis von Märklin besitzt im Vergleich zum K-Gleis ein paar innovative Eigenschaften. Es ist äusserst robust, der Mittelleiter ist filigraner konstruiert, und es sind keine heiklen Schienenverbinder vorhanden, was sich für meine Modulbauweise besser bewährt. Zudem lassen sich Gleisanschlüsse, Weichenschalter und Decoder versteckt im Schotter-

bett unterbringen. Einzig das Schotterbett ist meiner Meinung nach etwas zu hoch geraten. Um dies zu kaschieren, verwende ich Balsaholz mit 5–8 mm Höhe. Dieses lässt sich mit geringem Aufwand mit Cutter und Schleifpapier perfekt der Form des C-Gleises anpassen. Sobald das Gleis fahrtüchtig auf der Anlage verlegt ist, kann das Einkleiden beginnen. Auf offener Strecke

kommt 5–6 mm dickes Balsaholz zum Einsatz (Bild 1 und 2). Im Bahnhofsbereich, wo das Schotterbett kaum Gefälle aufweist, fülle ich die Zwischenräume mit 8 mm dickem Balsaholz aus (Bild 3).

Wo im Rohbau bereits Stützmauern und andere Landschaftspartien an das Gleis angrenzen, verwende ich Transparentpapier, um die Fläche festzulegen, die mit



Balsaholz ausgefüllt werden soll (Bild 4). Nachdem das Gleis komplett mit Balsaholz eingekleidet ist, kann zusätzlich noch ein Kabelkanal aufgeklebt werden. Hierfür verwende ich den Laser-cut-Kanal von Noch. Der mit Sekundenkleber fixierte Schacht wird mit Revell 76 gestrichen. Bei Verwendung von wasserlöslichen Farben sollte immer zuerst mit Revell-Mattlack grundiert werden, da sich sonst der Karton aufweicht (Bild 5). Nun erhält das Schienenprofil eine Farbpatina, die ich aus den Revell-Mattfarben 78, 37 und 85 mische. Das Mischverhältnis kann man selbst bestimmen, je nachdem wie intensiv der rostfarbene Ton des Gleises sein soll. Aber Achtung, die Farbe Anthrazit 78 nur schrittweise beifügen, sonst wird der Farbtone schnell zu dunkel. Mit der Airbrushpistole kann nun die verdünnte Farbe aufgespritzt werden. Anschließend befreie ich die Oberkante des






Schienenprofils und des Mittelleiters mit einem weichen Lappen und etwas Verdünnen von der Farbe (Bild 6 und 7).

Im nächsten Schritt streue ich aus eingefärbtem Quarzsand einen Fussweg für das Streckenwartungspersonal. Für das Einfärben verwende ich eine Kreidepaste namens Pan Pastel. Sie eignet sich auch hervorragend zum Einfärben von Streumaterial für die Begrünung. Ich werde in einem künftigen Bautipp näher auf dieses Thema eingehen. Nachdem der Fussweg mit leicht verdünntem Weissleim bestrichen worden ist, kann der «Kies» eingestreut werden (Bild 8). Jetzt kann das C-Gleis eingeschottert werden. Hierfür verwende ich den Schotter von Woodland Scenics. Die Farbauswahl eignet sich hervorragend für die Nachbildung des Gleischotter, wie wir ihn an der Gotthardstrecke finden. Zum Einsatz kommen Ballast Medium B77, B78, B79 und B80. Sie sind bei Old Pullman in Stäfa erhältlich. Die verschiedenen Brauntöne werden dabei untereinander vermischt, sodass hellere und dunklere Töne entstehen. Den leichten

Schotter fülle ich nun rechts und links des C-Gleises mit einer kleinen Dose ein. Dabei soll der hellere Ton immer nach aussen verlaufen (Bild 9).

Anschliessend verteile ich mit einem weichen Pinsel den Schotter in die gewünschte Form und befreie alle Aussenschwellen und den kompletten Innenbereich des C-Gleises von unerwünschten Schotterkörnern (Bild 10). Ist das Schotterbett fertig angelegt (Bild 11), folgt ein äusserst wichtiger Arbeitsschritt: Das vollständige Schotterbett wird nun mit einem Zerstäuber vorsichtig mit Wasser besprüht, dem ein Tropfen Spülmittel als Weichmacher beigelegt wurde. Dieser Vorgang muss eventuell wiederholt werden, bis das Schotterbett gut durchnässt ist. Dies ist nötig, da sich sonst der leichte Schotter beim Beträufeln mit Weissleim in alle Richtungen verteilt. Jetzt wird das Schotterbett mit einem Gemisch aus $\frac{2}{3}$ Wasser, $\frac{1}{3}$ Weissleim und wiederum ein paar Tropfen Spülmittel mit einer Spritze behutsam beträufelt. Nach 24-stündiger Trocknung ist das Schotterbett fest fixiert.

Zum Schluss ribble ich mit einem wasserfesten Buntstift (Caran d'Ache Nr. 666041) über die Schotterbettimitation des C-Gleises (Bild 12). Anschliessend kann mit der Begrünung der ganzen Anlage fortgefahren werden. 

"es bitzeli Gotthard" 

In einer losen Serie wird uns Heinz Muheim, bekannt durch seine Gotthard-Anlage «Es bitzeli Gotthard» in Spur H0 (siehe LOKI 3 | 2019), kleine, aber feine Basteltipps zur Landschaftsgestaltung abgeben. Bereits erschienen sind:

LOKI 5 | 2019:
Ein passender Abschluss

LOKI 11 | 2019:
Der immergrüne Lebensbaum im Selbstbau





Bau | Der Eigenbau des Bahnhofs Wattwil im Massstab 1:87

Jedem Bahnhof sein Haus

Der coronabedingte Lockdown im Frühjahr 2020 animierte Markus Schälli zum Bau eines weiteren Gebäudes für seine HO-Anlage. Das lange herausgezögerte Projekt fand gerade passend zum 150-Jahr-Jubiläum der Toggenburgerbahn seinen Abschluss. So entstand im Massstab 1:87 das imposante Bahnhofsgebäude Wattwil im Zustand der 1990er-Jahre.

Von Markus Schälli (Text/Fotos)

Die Geschichte dieses Baus begann vor ungefähr 30 Jahren. Mit dem Erscheinen eines Einheitswagens I in den Farben der einstigen Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) gab ich meiner modellbahnerischen Tätigkeit eine klare Richtung, man könnte auch sagen ein Konzept: «Bahnen im Toggenburg» mit dem Bahnhof Wattwil als Mittelpunkt und einer Nebenstrecke nach Ebnat-Kappel. Bei meinem ersten Anlagenbericht im Jahr 1994 hatte ich schon

das Bahnhofsgebäude von Ebnat-Kappel und ein typisches Toggenburgerhaus im Modell gebaut. Es folgte 2007 der Güterschuppen von Ebnat-Kappel, aber anschliessend (zu) lange leider nichts mehr. Anstelle des Wattwiler Bahnhofsgebäudes stand immer jenes von Därligen. Völlig unpassend, denn dabei handelt es sich um einen BLS-Bahnhof, es war aber leider so. Ich habe mich aber schon sehr lange mit dem Bau des Bahnhofsgebäudes von Wattwil beschäftigt,

dieses herrlichen, heimatgeschützten Bauwerks. So besorgte ich mir, als der Bahnhof in den 1990er-Jahren renoviert wurde, Pläne vom Bau. Ich fragte nach dem Architekturbüro, das den Auftrag für den Umbau hatte, und erhielt dort Fassadenpläne des Baus. Im Laufe der Jahre ging ich immer wieder nach Wattwil und nahm viele Bilder vom Bauwerk auf. Diese erwiesen sich nun als sehr wertvoll, wollte ich doch das Gebäude im Zustand der 1990er-Jahre im



Foto: SBB Historic

Der Werbefotograf der SBB fotografierte das Gebäude des Bahnhofs Wattwil am 7. Mai 1961.

Massstab 1:87 nachbauen. Als im März 2020 der Lockdown erfolgte, war der Entschluss schnell gefasst. Nun wollte ich dieses Gebäude bauen. Ich musste mir sehr vornehmen, in dieser Zeit keine Fahrzeuge zu bauen, bis der Bahnhof auch wirklich fertig ist. Damit begannen viele spannende Bastelstunden, die mich immer wieder vor scheinbar unlösbare Probleme stellten, die es immer wieder zu lösen galt.

Ich gehe nicht davon aus, dass nun viele Modellbauer genau dieses Bahnhofsgebäude bauen werden, deshalb beschreibe ich auch nicht jede Kleinigkeit. Ich sehe diesen Bericht viel mehr als Anregung für andere, diesen Schritt auch zu wagen und ein für sie wichtiges Gebäude zu bauen. Denn nur dadurch werden unsere Anlagen einmalig und unverwechselbar.

Das Vorbild

Das Bahnhofsgebäude in Wattwil sieht noch fast so aus wie vor 110 Jahren, als es gebaut wurde. In der Umgebung hat sich jedoch einiges verändert. So wurde anstelle einer zweiten Passerelle eine Unterführung gebaut. Neben dem Bahnhof stehen ein Kiosk und ein Buffet. 2013 wurde der Bahnhofplatz neu gestaltet. Auf alten Fotos ist zu sehen, dass sich das Aussehen des Bahnhofsgebäudes in den vergangenen Jahrzehnten nicht wahnsinnig verändert hat. Länglich

gebaut und mit markanten Gauben versehen – eine grosse gegen den Bahnhofplatz und zwei kleinere gegen die Gleisanlagen gerichtet –, so steht es heute noch da. Während 100 Jahren gehörte der Anbau des Stellwerks zum Bild des Bahnhofs Wattwil. Es wird seit 2009 nicht mehr gebraucht,

wurde abgebrochen und bei der Firma Siemens in Wallisellen wieder aufgebaut.

Neben dem Bahnhofsgebäude steht ein Dienstgebäude in der gleichen Architektur. Dieses habe ich mir für später vorgenommen.

Mein Modell stellt das Bahnhofsgebäude dar, wie es in den 1990er-Jahren aussah. Es gehörte damals noch den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und wurde von diesen auch betrieben, denn es ging erst im Jahr 2008 an die Südostbahn (SOB) über.

Rohbau

Mir war schnell klar, dass ein Modellgebäude dieser Grösse auch eine gute Stabilität benötigt. Deshalb entschied ich mich, als Baumaterial 2 mm dickes Flugzeugsperrholz zu verwenden. Die Pläne übertrug ich mit Pauspapier auf die Platten und sägte mit einer Laubsägemaschine die Fasadenumrisse den Kanten entlang sorgfältig aus. Bei den Öffnungen für die Türen und Fenster bohrte ich jeweils zuerst ein Loch und schnitt anschliessend die Teile aus. Mit der Feile brachte ich sie anschliessend in die richtige Grösse. Bei den Ecken schliff ich einen Winkel von 45° , sodass sie sich sauber zusammenfügen liessen. Nun konnte das Gebäude im Rohbau bereits zusammengebaut werden. In den Ecken verleimte ich zur Verstärkung zusätzlich dreikantige Winkelhölzchen.



Die Sperrhölzer sind bereits zugesägt und mit dreikantigen Winkelhölzern zur Verstärkung verleimt.

Fassaden

Als Fundament weist der Bau Granitstein auf. Dies versuchte ich, mit einem gerippten Polystyrolstreifen darzustellen. Darüber kamen die Sandsteinstrukturen. Nach mehreren Versuchen entschied ich mich, diese mit Papierstreifen (180 g/m²) zu gestalten. Dafür druckte ich die Fassadenpläne auf solches Papier und schnitt entlang der Linien Streifen aus, die ich anschließend auf die Fassaden klebte. Vor allem oberhalb der Fenster war dies nicht immer einfach. Als Abschluss folgte ganz oben nochmals ein 0,5 mm breites Stück Polystyrol. Die obere Gebäudehälfte ist mit einem gelblichen Abrieb bedeckt, deshalb klebte ich hier 280er-Schleifpapier auf das Sperrholz. Dies soll die Struktur des Abriebs wiedergeben.

Dachstock

Wegen all der Rundungen und Absätze bereitete mir der Dachstock anfänglich schon etwas Kopfzerbrechen. Ich entschied mich letztlich für eine Spantenbauweise als Grundgerüst. Dieses befestigte ich nicht auf dem Gebäude, sondern baute es als eigenes Gebilde, das einsetzbar blieb. Dies erwies sich als richtig und hat mir sehr viel Freiraum bei den weiteren Arbeiten gelassen. Erst ganz am Schluss verleimte ich die beiden Teile miteinander.

Ich begann mit einer Längsspannte mit der typischen Dachform. Daran befestigte ich nach und nach die Querspannten und konnte diese so je nach der jeweiligen Dachform gestalten. Schwieriger waren diejenigen in den Ecken.



Mit Papierstreifen wurden im Erdgeschoss die Strukturen der Sandsteinmauern nachgebildet.

Nun galt es, das Dach zu decken. Dafür verwendete ich die Kartons der Campell-Schindeln. Gewöhnlicher Karton geht für dieses Unterfangen natürlich auch. Hat man ein Dach mit so vielen Rundungen, gibt es ein paar Probleme zu lösen. Oft wählte ich den Weg über ein gewöhnliches Stück Papier, das mir dann als Muster diente.

Perronüberdachung

Aus Platzgründen musste ich das Perronvordach etwas verkürzen. Zuerst zeichnete ich alles auf einen Plan. Hier fehlten mir aber leider einige Masse, da diese nicht auf meinen alten Plänen waren. So musste ich

viele Fotos machen, um mich daran orientieren zu können. Jetzt stellte sich die Frage nach dem Baumaterial, das ich verwenden wollte: Holz (wie das Original), Messingstäbe (das stabilste) oder Polystyrol (das preisgünstigste). Ich entschied mich für Letzteres. Ich benötigte also Unmengen an 2 mm dicken Balken. Mit der Tischfräse schnitt ich diese aus einer 2 mm dicken Polystyrolplatte. Auf genaueres Beschreiben des Baus verzichte ich, möchte aber doch noch erklären, wie ich einige Details gelöst habe. Da sind zuerst einmal die runden Stützen als Abschluss der Tragbalken. Zuerst versuchte ich, diese mit einer Laub-



Der Blick von unten zeigt die fertige Spantenkonstruktion für das Dach.



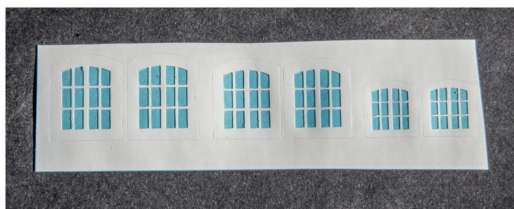
Im ersten Obergeschoss wurde Schleifpapier als Putz aufgezogen.



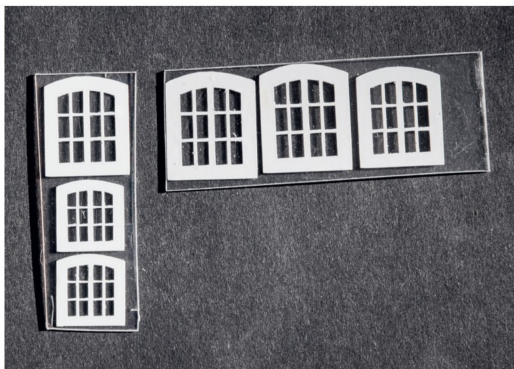
Der Perrondachrohbau steht, und die Kupferarbeiten der Gauben sind erstellt.



Nun sind die Verstrebungen montiert und die weissen Balken abgebunden.



Die fertig ausgeschnittene Folie für die verschiedenen Fensterrahmen.



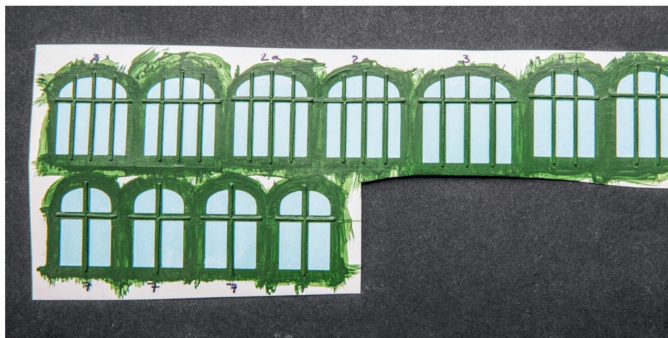
Die Fensterrahmen sind nun auf einer Plexiglasscheibe aufgezogen.

sägemaschine aus einer Platte zu schneiden. Dabei schmolz mir aber oft der Kunststoff. Schliesslich nahm ich gerade Balken, erwärmte sie mit einem Heissluftfön und bog sie anschliessend in die richtige Form. Als Unterdach wählte ich eine profilierte Northeastern-Holzplatte und lasierte diese weiss. Heute ist das Dach nur mit einer Dachpappe abgedeckt. Ältere Bilder lassen aber erahnen, dass es früher ein Kiesdach war. Da habe ich einen grösseren Fehler gemacht und auch gleich die Holzplatte eingekiest. Man sollte unbedingt noch eine dünne Polystyrolplatte dazwischenlegen. Die Holzplatte hat sich wegen der hohen Feuchtigkeit in alle Richtungen verbogen.

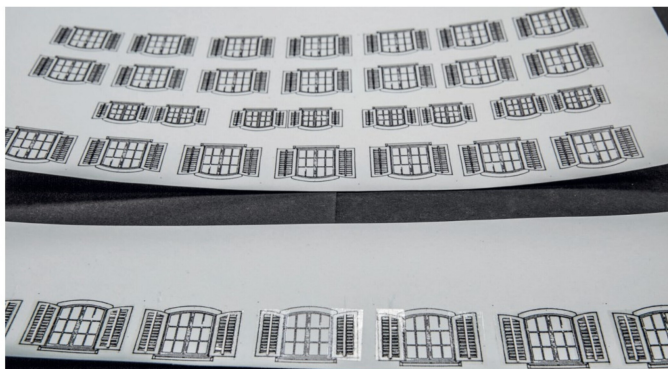
Nun war der Zeitpunkt da, eine allfällige Beleuchtung zu installieren. Vom Beleuchten meiner Wagen hatte ich viele «Abfälle» mit LEDs auf einer Aluleiste. Diese klebte ich in regelmässigen Abständen auf das Unterdach und verband sie mit dünnen Drähten. Zwei LEDs platzierte ich so, dass sie ins Stellwerkshäuschen kamen.

Fenster und Türen

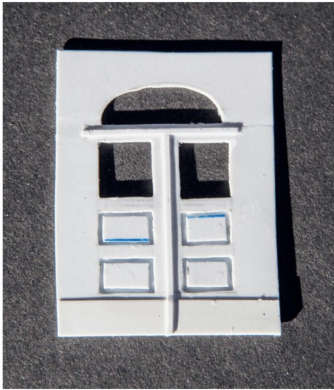
Für das Gesamtbild des Gebäudes sind diese sehr wichtig. Man sagt auch, dass die Fenster die Augen eines Hauses seien. Für so viele verschiedene Fenster mit vielen Sprossen und Rundungen wendet man meistens die Ätztechnik an. Da meine Tochter eine Cutmaschine hat, musste ich sie um Hilfe bitten. Der Grossteil der Arbeit bestand da-



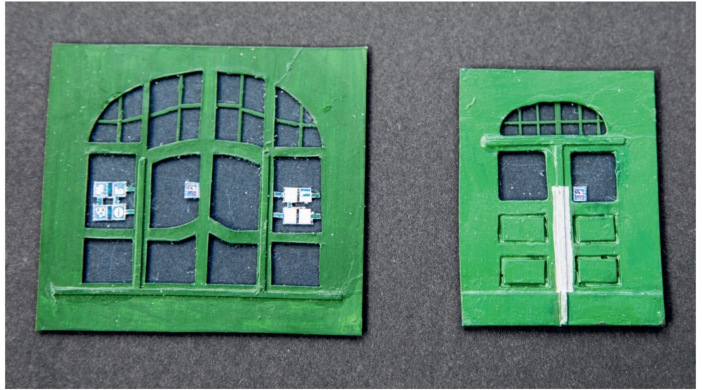
So sieht die Folie nach dem Einsetzen eines Polystyrolstreifens bei den grünen Parterrefenstern aus.



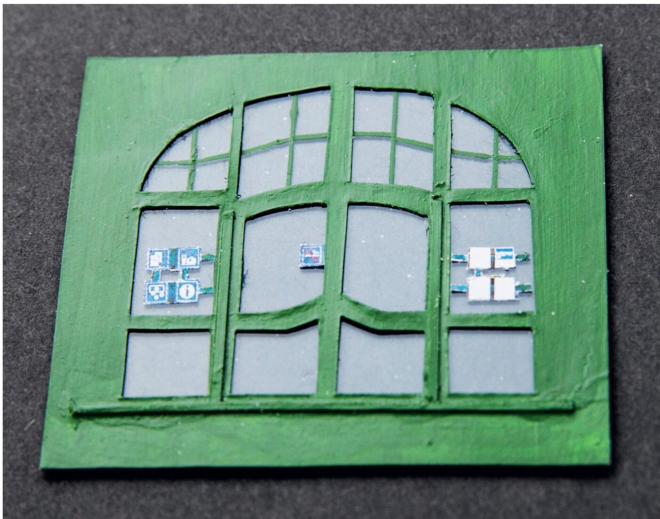
Eine Fotokopie dient als Basis für die Fensterrahmen und die Herstellung der Fensterläden.



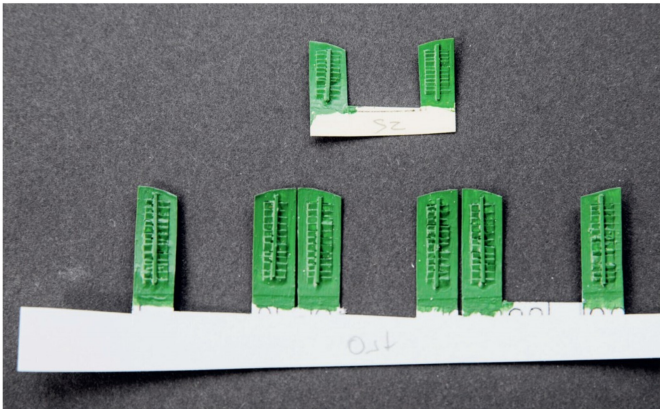
Eine der Türen ist im Rohbau fertiggestellt.



Die in Handarbeit erstellten Türen sind lackiert und die Piktogramme bereits aufgeklebt.



Die Eingangstüre für die Schalterhalle ist ausserordentlich filigran gestaltet.



Die vorfabrizierten Läden aus Papier und Klebstreifen werden erst später am Gebäude angebracht.

rin, all diese Teile zuerst mit dem Computer im Indesign zu zeichnen. Der Cutter schnitt dann auf einer weissen Folie den geplanten Linien entlang aus. Nun konnte ich die Teile der «Fenstergläser» entfernen und die Folie auf ein Plexiglas kleben. In der Mitte klebte ich einen 0,5 mm breiten Polystyrolstreifen darauf, damit das Fenster auch plastisch wirkt. Eine besondere Herausforderung waren die grossen Fenster im Parterre. Im oberen Fensterbereich sind hier die Sprossen so dünn, dass die Folie nicht halten würde. So war ich gezwungen, sie mit einer Reissnadel auf das Plexiglas zeichnen. Die Folie musste ich zudem nach dem Anbringen der Polystyrolstreifen noch dunkelgrün malen.

Die Türen zeichnete ich auf 0,5 mm dickes Polystyrol. Die Füllungen schnitt ich aus, hinterlegte die Stellen mit einem weiteren Kunststoffteil und klebte die angepasste Füllung wieder darauf. Die Sprossen zeichnete ich wie bei den Fenstern mit der Reissnadel ein.

Zu den Fenstern gehören auch die Fensterrahmen aus Sandstein. Ab dem Plan kopierte ich die Fenster mit Läden und allem, was dazugehört, in ein Word-Dokument und vervielfältigte dieses in der nötigen Anzahl. Dieses Dokument druckte ich anschliessend auf ein Papier (180 g/m²). Ich benötigte es einerseits für die Fensterrahmen und andererseits für die Herstellung der Fensterläden. Die Fensterrahmen schnitt ich aus und klebte sie unten als Fenstersims wieder auf ein 0,5 mm dickes Stück Polystyrol. Dieses wurde dann sandsteingrau eingefärbt. Für die Läden verwendete ich die bekannte Methode, bei der ich ein Stück Klebstreifen auf das Papier klebte und den Sprossen entlang mit einem Cutter einschnitt. Nun konnte ich wieder mit dem Cutter darunterfahren und die Sprossen leicht anheben. Anschliessend klebte ich

in der Mitte ein Stück 0,5 mm dickes Polystyrol darüber. Drei Viertel pro Laden schnitt ich aus dem Papier und malte die Läden dann in der gewünschten Farbe. Erst vor der Montage schnitt ich sie noch ganz aus, so wusste ich immer, welcher Laden wohin gehörte. Auch diese gibt es bei meinem Modell in sehr vielen unterschiedlichen Grössen.

Stellwerk

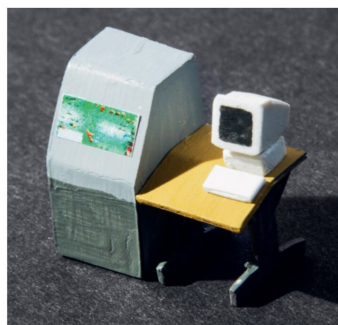
Zum Glück hatte ich sehr viele Bilder des Stellwerks noch vor 2008, vor dem Abbruch, gemacht. Zudem hatte mir der heutige Bahnhofsvorstand auch all seine Bilder zur Verfügung gestellt. Auch von diesem Bauwerk war nichts auf meinen Plänen, und so musste ich zuerst selbst einen zeichnen. Anhand der Bilder liess sich einfach erahnen, wo das Stellwerk begonnen bzw.

aufgehört hatte. Das Gerüst bildete wieder eine Polystyrolkonstruktion (1 mm). Darüber kam das Plexiglas mit den vielen Fenstern. Die Sprossen waren erneut mit der Reissnadel gezogene Farbstreifen. Auf der Innenseite hatte ich noch eine profilierte Polystyrolplatte geklebt, die das Täfer imitiert. Anschliessend kam die grosse Frage, wie man das mechanische Stellwerk nachbildet. Ein Eigenbau war für mich nicht realistisch. Also machte ich mich auf die Suche. Tatsächlich fand ich ganz im Norden von Deutschland den Hersteller Real Modell. Dieser bietet einen 3-D-Druck eines mechanischen Stellwerks an. Als ich dieses kleine Teil erhielt, war ich begeistert, wie filigran es war. Leider oder vielleicht auch zum Glück war es nicht lackiert. Das Bemalen erforderte auf jeden Fall ziemlich viel Geduld und eine ruhige Hand. Es sieht je-

doch echt schweizerisch aus, und niemand würde seine Herkunft erahnen. Im Stellwerk von Wattwil gab es zusätzlich auch noch einen Integra-Kasten und einen (alten) Computer, der auf einem Tisch stand. Dies stellte ich aus Polystyrol her.

Unterführung

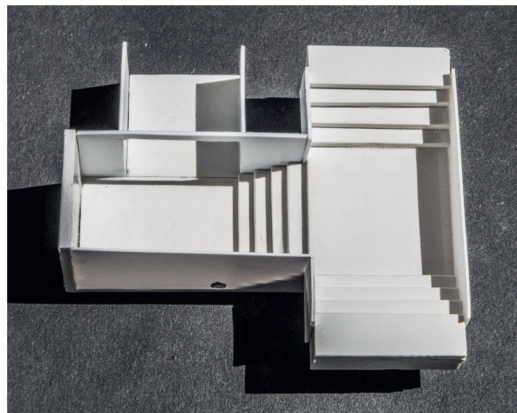
Um den Bahnhof auf die Anlage stellen zu können, musste ich einiges an der Anlage verändern bzw. anpassen. So machte ich in die neue Platte eine Aussparung für die Unterführung. Ich wollte diese auch vorbildgetreu nachbilden. Also hiess es, wieder einen Plan zu zeichnen und Polystyrolplatten (2 mm) zuzuschneiden. Die beiden Bilder zeigen, wie ich dies gemacht habe. Nach dem Streichen der Wände hängte ich noch ein Plakat auf. Dieses ist auch einem Foto von 1990 entnommen. Den Zaun fer-



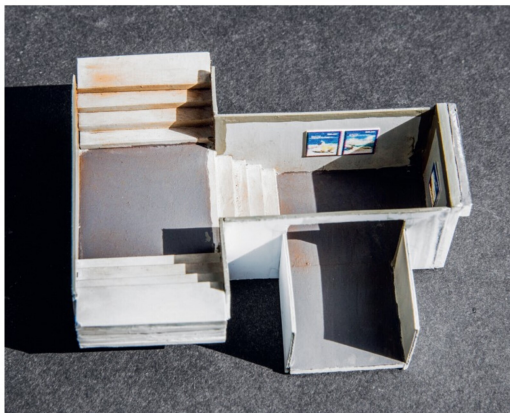
Das Dominostellwerk und das Pult mit dem PC.



In der Zwischenzeit wurde auch das bemalte Stellwerk geliefert und am richtigen Standort eingebaut.



Der Rohbau der Unterführung ist aus verschiedenen Polystyrolteilen gebaut.



Nun ist das Bauteil eingefärbt und kann in die Bodenplatte eingebaut werden.



Das Dach wurde mit den Kartonplatten als Unterdach überzogen. Man beachte dabei die komplexen Formen der verschiedenen Dachsektionen.

tigte ich mit Messingteilen. Als Stütze nahm ich ein U-Messing-Profil mit 1 mm Breite, für die Stangen Messingdraht mit 0,4 mm Durchmesser.

Bedachung

Zuerst musste ich all die Dachgauben bauen, die dieses Gebäude hat. Zum guten Glück hatte ich von der Grundkonstruktion eine Front aus Flugzeugsperrholz hochgezogen. An diese baute ich aus Polystyrol eine Verkleidung für die Front, die beiden Seiten und das Dach. Am Schluss färbte ich diese Kupferverkleidungen mit einer dunklen Farbe, die so aussehen sollte wie patinierteres Kupferblech. Sie bestand aus einer Mischung aus Kupfer, Schwarz und Braun.

Was mir lange Kopfzerbrechen bereitete, war die Frage, wie ich diese runden, profilierten Dachuntersichten herstellen konnte. Darüber diskutierte ich auch mit meiner Frau. Sie sagte, sie hätte eine Betonknetmasse. Probieren geht bekanntlich über Studieren. Aus Sperrholz stellte ich die geschwungene Dachform der Gauben her. An den Rand klebte ich Karton, der die Höhe der Untersichten aufwies. Mit einem Spachtel drückte ich die Knetmasse in die Form und verstrich sie, bis sie regelmässig war. Für die Längsseiten machte ich das Gleiche in einer rechteckigen stabilen Schachtel. Man muss die Masse gut austrocknen lassen, kann dies aber auch im Backofen mit 50° Celsius etwas beschleunigen. Ich muss aber ehrlich zugeben, dass ich für das Ganze mehr als zwei Anläufe gebraucht habe. Diese Formen klebte ich anschlies-



Die Maler haben die Fassaden in der finalen gelben Farbgebung gestrichen.



Der Einbau des Bahnhofes verlangte allerdings auch einige Geländeanpassungen.



Für die Untersichten der grossen Gauben habe ich eine Schablone gebaut ...



... um diese mit den Füllungen vor dem Einbau vorfertigen zu können.

send unter das mittlerweile verklebte Dach. Die Lücken zwischen den einzelnen Teilen verspachtelte ich sogleich mit der gleichen Masse auf dem Gebäude. Danach brauchte ich zwei Tage Geduld, bis alles ausgetrocknet war, dann musste alles noch geschliffen werden. Ein um ein Dubelholz gewickeltes Schmirgelpapier war eine grosse Hilfe. Während dieser Arbeiten hatte ich das ganze Gebäude mit Papieren eingepackt und so geschützt. Die Untersichten wurden anschliessend weiss gestrichen. Darunter gab es noch eine graue Erhebung, die ich durch einen grau gefärbten Elektrodraht (0,5 mm) dargestellt habe.

Das Gebäude weist Biberschwanzziegel auf, wie dies viele historische Bauten dieser Zeit haben. Die komplizierte Dachform hielt mich aber davon ab, einen Versuch mit 3-D-Platten von Noch zu starten. So nahm ich wie bei meinen bisherigen selbst gebauten Häusern die Schindeln von Campell. Diese lassen sich bequem an alle Radien anpassen und in die richtige Form bringen. Es brauchte allerdings etwas Geduld, sie an all die Dachfenster anzupassen. Als Firstziegel verwendete ich solche von Faller. Das Färben des Daches musste ich zuerst auf einem Probestück ausprobieren. Ich verwendete die Farben Ziegelrot, Braun und Orange. Diese mischte ich unregelmässig auf das Dach. Zum Schluss kann man noch mit Pulverfarben etwas verwittern.

Es fehlten nun noch die Dachabschlüsse, die Dachrinnen und die Abflussrohre. Die Dachabschlüsse entstanden aus Papierstreifen, die anderen Teile sind Kunststoffprodukte. Für den Kamin leimte ich 3 mm dicke Polystyrolplatten zusammen und schnitt sie in der entsprechenden Form aus. Als Dach fand ich noch eine alte Dachplatte und Firstziegel aus Kunststoff.



Die runden Untersichten wurden mit Spachtel gebildet, aber weder geschliffen noch gemalt.



Die Maler haben die Untersichten weiss gestrichen. Dies benötigt eine ruhige Hand.



Nun ist das Dach auf dem Gebäude fixiert und verleimt. Die Dachdecker haben ihre Arbeit begonnen.

Details

Billettautomaten, Selecta-Automaten, Fotoautomaten, Briefkästen und Schliessfächer kann man heute alle in guter Qualität kaufen. Einzig die drei Telefonkabinen musste ich wiederum selbst zeichnen und herstellen. Auch für die Bänke fand ich bei Preiser etwas Passendes.

Das kleine Bränneli auf Gleis 1 formte ich aus dieser Knetmasse, die ich für die Dachuntersicht verwendet hatte, liess sie trocknen und bohrte ein 3-mm-Loch für den Wassertrog. Die Rückwand entstand aus einem Polystyrolrest.

Nun musste der Bahnhof noch beschriftet werden, sodass die Passagiere und Passanten sich zurechtfinden. Die meisten der Anschriften entnahm ich Fotos. Ich hatte zu analogen Zeiten noch einige geschossen, sie digitalisiert und so bearbeitbar gemacht. Mit Photoshop kann man sie heute in jede beliebige Grösse bringen, sie wenn nötig auch entzerren und skalieren. All dies wäre früher nicht möglich gewesen. Die so bearbeiteten Tafeln, Fahrpläne usw. druckte ich auf Etikettenpapier aus, das ich auf ganz dünnes Polystyrol (0,13 mm) klebte und schliesslich am Gebäude befestigte.

Zwei Sachen möchte ich noch kurz beschreiben. Früher war das Gebäude noch bewohnt. Auf der Ostseite besitzt es über dem Anbau einen wunderschön gelegenen Balkon mit einem noch schöneren Sandsteingeländer. Ich erstellte dies in Sandwichbauweise aus Polystyrol. Ich begann

mit dem Teil, das diese länglichen Öffnungen aufweist. Bei den breiten Pfosten kam vorne und hinten ein weiteres Stück Kunststoff darauf. Bei diesen Stellen kamen oben und unten weitere quadratische Teile dazu. Bei der Geländerbrüstung folgte ein schmales Teil. Dünne Polystyrolstreifen klebte ich in die Ecke und an den unteren Rand. Das Geländer besteht total aus 95 Teilen.

Auf der Nordseite des Bahnhofs gab es über dem Haupteingang noch ein ziervolles Vordach. Ich übertrug die Form vom Plan auf eine 0,75 mm dicke Polystyrolplatte. So



Auch der Kamin wird aus Polystyrolteilen gebaut.



Die Konstruktion des Haupteingangsvordachs.

fertigte ich drei Stücke von dieser Form. Diese sollten als Spanten für das Vordach dienen. Mit der Untersicht aus 0,5 mm dickem Kunststoff klebte ich die Teile nun zusammen. Damit sich dieses Teil gut biegen lässt, ritzte ich alle 7 mm eine Kerbe ein. Beim Vorbild sind dies die Bretter. Auf der Oberseite klebte ich wiederum dünnes Polystyrol (0,13 mm). Dieses lässt sich ganz problemlos biegen. 0,5 mm breite Streifen imitieren die Kupferfälsche. Auf der Rückseite gegen das Haus brauchte ich auch noch so eine dünne Schicht als Ab-



Der wunderbar gelegene Balkon auf der Ostseite des Bahnhofs mit Blick auf die Churfürsten.

Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Flugzeugsperrholz	2 mm Durchmesser	Fachhandel	
Polystyrol-Platten	diverse Dicken	Evergreen Scales	
Polystyrol-Vierkant	0,25 × 0,5 mm	Evergreen Scales	87026-100
Polystyrol-Platten	V-Groove	Evergreen Scales	2060
Polystyrol-Platten	Metal Siding	Evergreen Scales	4525
Modelliermasse Beton	Knorrprandell	Fachhandel	21-21 500 10
Dachschindeln	Campbell Scale Models	Fachhandel	200 880-E
Dachrinnen	Auhagen	Fachhandel	41 609
diverse Farben	Revell Aqua Color	Fachhandel	
Stellwerk	3-D-Druck	Real Modell	K 061-e



schluss. Mit der weiter oben schon erwähnten Kupferfarbe sieht das fertige Vordach sehr realistisch aus.

Fazit

Am Anfang stand ich vor einem Berg vermeintlich unlösbarer Probleme. Nun sind diese alle mehr oder weniger befriedigend gelöst. Für mich heisst dies, dass man einfach anfangen und anschliessend Schritt für Schritt weitergehen muss. Eines nach dem andern anpacken und lösen. Sicher muss man auch mit Misserfolgen rechnen und manchmal auch zwei oder mehr Anläufe nehmen. Ich höre immer wieder, so etwas kann ich nicht, dafür habe ich keine Geduld. Das könnte ich doch auch sagen. Man muss einfach den Mut haben zu beginnen. Ich habe damit 30 Jahre gewartet, kam aber keinen Schritt weiter. Erst das Bauen hat mich weitergebracht, und dies hat mir sehr viel Freude bereitet. Ich kann so etwas allen nur empfehlen.



⚡ Dank der eingebauten Beleuchtung kommen die Details unter dem Perrondach noch besser zur Geltung.





Porträt | Kleine Weinbergbahn in der Romandie in Spur H0e

Chez Monsieur Louis

Eine in einem Weinberg verkehrende Feldbahn, die auch als touristische Attraktion regelmässig zum Einsatz kommt. Dazu ein schlossähnliches Gebäude, eine Drehscheibe, Felsenkeller und natürlich Rebstöcke und Fässer. Das sind die Zutaten der in der Romandie angesiedelten herrlichen H0e-Anlage von Axel Rohde.

Von Axel Rohde (Text/Fotos)

Schon seit den 1990er-Jahren bin ich dem Schmalspurvirus verfallen und baue immer wieder Modellbahnanlagen und Dioramen, die Schweizer Schmalspurbahnen zum Inhalt haben. Die Exponate werden jeweils verkauft, um wieder Platz zu schaffen und mit dem Erlös das nächste Projekt zu finanzieren. Bislang dienten bei jeder Anlage bekannte Bahnlinien wie die Rhätische Bahn oder die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) als

Vorbild, und deren Eigenheiten wurden im Modell umgesetzt. Dieses Mal erfolgte die Planung jedoch auf andere Weise, aber die Bahnanlage wurde auch hier wieder in die schöne Schweizer Landschaft eingebettet. Nachdem die vorige Modellbahnanlage «Dampf am Furkapass» verkauft war (siehe LOKI 2 | 2019), wollte ich – quasi zwischendurch – innerhalb maximal eines Jahres eine Minianlage in der Spur H0e bauen. Letztendlich hat dieses Unterfangen aus

beruflichen Gründen doch über ein halbes Jahr länger gedauert. Letzte Restarbeiten an der Steuerung sind noch immer nicht abgeschlossen.

Grundsatzplanungen

Ganz am Anfang wurden die Abmessungen mit 70 × 40 cm festgelegt. Dann suchte ich einen Gleisplan. Ich wurde bei amerikanischen Modellbahnfreunden fündig, auf einer Homepage für «Micro Layouts». Dort



Bei der Weinlese werden Schüttloren verwendet, um die Trauben zu sammeln.



Am Kellereigebäude werden die Trauben in einen Behälter umgefüllt.

wurde als Gleisbild eine kleine Feldbahn-Rundstrecke mit einer zentralen Drehscheibe für verschiedene Stumpfgleise beschrieben. Nun fehlte noch ein interessantes Thema für die Drehscheibenbahn. Bei der gewählten Anlagengrösse in Kombination mit der Spurweite H0e war klar, dass hier aufgrund der engen Radien von ca. 14 cm, die hier zur Verwendung kamen, nur eine Feldbahn mit kurzen Fahrzeugen realisiert werden konnte. Bei der Internetrecherche bin ich auf eine Weinbergbahn gestossen, die noch heute als touristische Attraktion regelmässig zum Einsatz kommt. Diese Idee gefiel mir und wurde nun umgesetzt. Was lag näher, als solch eine Weinbergbahn in eine der schönsten Weingegenden der Schweiz zu verpflanzen, die Romandie? Dort findet man viele prachtvolle Weingüter mit schlossähnlichen Gebäuden, was auch hier im Ansatz umgesetzt werden sollte. Das Ergebnis ist ein relativ kleines herrschaftliches Gebäude mit angebautem Rundturm als zentralem Gebäude der Szenerie. Davor die angesprochene Drehscheibe, die zu den Betriebsgleisen des Weinguts und auch zu den Felsenkellern, die allesamt auch per Schiene befahrbar sind, Zugang gewährt.

Um eine solche Kleinstanlage interessant zu gestalten, wollte ich eine hügelige Landschaft gestalten, die auch einen Teil der Gleise verdeckt. Um auch einen ganz einfachen Spielbetrieb ohne manuellen Eingriff zu ermöglichen, sollte ein Rundkurs eingebaut werden, der durch einen Tunnel

kaschiert werden konnte und den Eindruck erwecken sollte, dass die Weinbergbahn hier zwei verschiedene Felsenkeller befährt. Diese werden zudem im sichtbaren Bereich mit Beleuchtung und Weinfässern sowie Eingangstoren ausgestattet.

Ein dritter Felsenkeller im Hintergrund sollte über eine Steigungsstrecke erreicht werden, was aufgrund der kleinen Abmessungen nur dadurch gelang, dass in der anfänglichen 180°-Kurve der daneben liegende Rundkurs bei der Überkreuzung mit etwas Gefälle tiefer gelegt wurde. Vor dem

Felsenkellereingang, der als geschlossenes, verwittertes Holztor umgesetzt wurde, kommt eine kleine Wagendrehscheibe zum Einsatz. Hier kann der Modellwinzer einzelne Loren von Hand um 90° drehen, um sie dann manuell in den Weinkeller zu schieben. Dazu muss also die kleine Lok immer talseitig eingesetzt werden. Kleine (gedachte) Rangiermanöver zur Änderung der Reihenfolge der Loren sind an dieser Stelle nur über das kurze Gleisende in Verlängerung des Gleises von der Drehscheibe her möglich.



Der fruchtige Inhalt dieser Behälter wird dann in der Kellerei in die Presse geleert.



Gerne beteiligt sich mancher Besucher nach einem Glas Wein am Treten der Trauben in den Bottichen.

Technische Details

Ausser der Drehscheibe gibt es keine Weichen oder Kreuzungen auf der Anlage. Somit ist sie der zentrale Dreh- und Anelpunkt. Sie wurde auf Basis von zwei aufeinandergeklebten CDs als Plattform in Eigenbau erstellt. Als Antrieb dient ein kleiner Schrittmotor, wie er für wenige Rappen im Internet zu kaufen ist. Er wurde auf eine Grundkonstruktion aus Aluminium montiert, die man durch 3-Punkt-Lagerung über Gewindestangen entsprechend justieren kann. Die Ansteuerung erfolgt über einen Kleincomputer Raspberry Pi 3, wie er mittlerweile für viele Kleinsteuerungen in unterschiedlichsten Anwendungen verwendet wird. Da ich für andere Projekte schon entsprechende Erfahrungen mit diesem elektronischen Zwerg sammeln konnte, gelang es mir auch, die Drehscheibe mittels zweier Tasten anzusteuern: einer für Rechtslauf und einer für Linkslauf. Mit jedem einzelnen Tastendruck bewegt sich die Drehscheibe direkt zum nächsten Gleisanschluss. Das bedeutet zum Beispiel, dass zum Erreichen des dritten Anschlussgleises von der aktuellen Position aus die Taste dreimal gedrückt werden muss. Möglich wird dies durch eine Abspeicherung der Anzahl von notwendigen Motorimpulsen zum Erreichen der jeweiligen Gleisanschlüsse. Beim Einschalten fährt die Drehscheibe zunächst eine

Referenzstellung an, die über einen optischen Sensor erkannt wird. Auf diese Weise kommt die Steuerung immer wieder auf die korrekten Positionen, auch wenn der Motor einmal mechanisch bewegt oder der Strom mitten im Betrieb ausgeschaltet werden sollte. Die Steuerung mit dem «Raspi», wie der Kleincomputer gerne abgekürzt genannt wird, ermöglicht es auch, weitere Funktionen wie die Beleuchtung und die Umschaltung der Polarität der Drehscheibengleise per Tasten zu steuern. Ein zusätzlicher Hingucker ist der Drehscheibenwärter, der elektronisch gesteuert zu kurbeln beginnt, sobald sich die Drehscheibe dreht. Hierbei wurde auf den bei der Firma Viessmann angebotenen Schrankenwärter zurückgegriffen, der die Ansteuerungsimpulse vom «Raspi» bekommt.

Die Zugsteuerung erfolgt digital per Multimaus von Roco. Aktuell ist nur eine Lok im Einsatz, die von dem niederländ-



Die Lok 13 verlässt den rechten Felsenkeller. Das Tor mit den Messingbeschlägen ist beweglich gestaltet.

schischen Anbieter Tramfabrik stammt. Die kleine Dampflok Nr. 13 trägt den Namen «Silvolde», was von einer Ortschaft entlang der «Gelderschen Trambahn» herührt. Diese ehemalige länderübergreifende Schmalspurbahn führte vom deutschen Bahnhof Isselburg nach Gendringen in den Niederlanden. Eine der noch existierenden Dampftramloks ist als Modell in der Spurweite H0e bei der Firma Tramfabrik erhältlich, entweder als Bausatz, als Halbbausatz (Gehäuse ist schon zusammengelötet) oder als Fertigbausatz. Ich habe mich für den Halbbausatz entschieden und nach dem Zusammenbau alles vorbildgerecht mit meinem einfachen Airbrush-Set von Revell lackiert. Nun kann die fiktive Frage auftauchen, wie diese Lok in die Schweiz gelangt? Dazu im nächsten Abschnitt ein kleiner Exkurs in die (ausgedachte) Geschichte dieser kleinen Privatbahn auf dem Schweizer Weingut.



Die Kohle wird per Schaufel in das Innere der Lok geladen. Eine schweisstreibende Arbeit.



Der Rundturm gibt dem Hauptgebäude einen schlossähnlichen Charakter vor dem Hintergrund der steilen Rebhänge.



Die Loren werden vor einem der Felsenkeller auf einer kleinen Wagendrehscheibe um 90° gedreht.



Neben den Schienen verrostete Lorengestelle, die mittlerweile vom Gestrüpp überwuchert sind.



Lange Züge sind auf der Anlage selten. Sie dienen eher dazu, die Zugkraft der Lok zu demonstrieren.

Fiktive Geschichte der Bahn

Der frühere Besitzer des Weinguts war neben seinem Beruf als Winzer auch ein leidenschaftlicher Eisenbahnliebhaber und hat deshalb zur Bewirtschaftung seiner Rebenhänge eine Feldbahn bauen lassen, die aus einer einzigen Zuggarnitur mit einer Zweikuppler-Dampflok und verschiedenen Loren bestand. Als die Dampflok Jahre später defekt war, schien das Schicksal dieser kleinen Privatbahn besiegelt zu sein, da die Reparatur immens teuer gewesen wäre. Erst viele Jahre später, in der Nachfolgegeneration, hat es sich als vorteilhaft erwiesen, dass der Besitzer, Monsieur Louis, enge Verbindungen zu einflussreichen niederländischen Freunden hatte und so erfuhr, dass die kleine Trambahnlokomotive «Silvolde» in ihrem bisherigen Museum keinen Platz mehr hatte und für sie ein neuer Standort gesucht wurde. Verhandlungen wurden geführt, und letztlich wurde man sich einig, die Lok als Dauerleihgabe an Monsieur Louis zu übergeben mit der Bedingung, dass die Lok im Originalzustand erhalten bleibt und regelmässig auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll. Dies kam dem neuen Eigentümer gerade recht, denn so war der Fortbestand der aussergewöhnlichen Dampfbahn gesichert, und er konnte auf neue Besucher auf seinem Weingut hoffen, die auch Kunden seiner ausgezeichneten Weine werden könnten. Aus diesem Grund veranstaltet er seither mehrmals im Jahr Wein- und Dampfbahnfeste, die immer mehr Interessenten finden. Eindrücke davon sollen die Bilder dieses Berichtes vermitteln.

Grundkonstruktion und landschaftliche Gestaltung

Die Anlage wurde auf einem Rahmen aus 6,5 mm starken Birkenholz-Multiplexplatten und einer 4 mm starken Grundplatte aufgebaut. Die Gleistrassen wurden dort, wo sie nicht direkt auf der Grundplatte lagen, auf mehreren Längs- und Querspannten befestigt. Die Erhöhungen wurden mit 3 cm dicken XPS-Dämmplatten aus dem Baumarkt gebaut. Diese können mit Cutter und Raspel einfach bearbeitet werden und wurden mit normalem Holzleim verklebt. Einzelne Felsen habe ich mit Gipsformen von Woodland aus Moltofill gegossen und dann farblich gestaltet. Die vorhandenen Mauern wurden in Formen von Spörle, ebenfalls aus Moltofillgips, gegossen. Die Gestaltung

der Portale der Felsenkeller geschah mithilfe von Sperrholzteilen, die Mauerstruktur wurde in die Moltofillschicht geritzt. Die Portale der Felsenkeller sowie das Flügeltor des Kellereigebäudes habe ich mit dünnen Holzprofilen aus dem Schiffsmodellbau zusammengeleimt und teilweise sogar mit Messingbeschlägen beweglich gestaltet.

Die Weinreben, die im Hintergrund mit Material von BUSCH gestaltet wurden, werden auf der Hintergrundfotografie, die ebenfalls aus der Romandie stammt und als Poster auf eine Holzplatte geklebt wurde, fortgeführt. Dabei ist zu beobachten, dass sie voller roter Trauben hängen, wobei jede einzelne farblich gestaltet wurde. Es wurde also die Zeit der Weinernte gewählt. Entsprechend kann hier in den Bildern der Abtransport der Trauben zum Kellereigebäude dargestellt werden. Gehölze in verschiedenen Ausführungen wurden hauptsächlich von den Herstellern Heki, MiniNatur und MBR verwendet.


Gebäude und Verkehrsflächen

Wegen der kleinen Abmessungen musste die Anzahl der Gebäude und auch deren Grösse auf ein Minimum reduziert werden,

um der Landschaft Vorrang zu gewähren. Letztlich habe ich auf einer Messe in Amsterdam ein Halbbreliefgebäude von AlsaCast entdeckt, das eine schöne Fassade hat. Die restlichen Wände habe ich aus Styrodur selbst gestaltet, wobei mir ein Stufengiebel passend erschien. Um dem Haus einen schlossähnlichen Charakter zu verleihen, habe ich noch einen Rundturm angebaut. Dieser besteht aus einer Sektdose aus Aluminium, die mit Fliegengitter ummantelt wurde. Dann habe ich mehrere Schichten Moltofill aufgetragen, in die dann die Steinstruktur geritzt wurde. Oben habe ich noch eine bewehrte Plattform modelliert. Um wirklich authentisch zu wirken, wurde noch hochrankender Bewuchs am Turm angebracht.

Das zweite Gebäude – ein kompletter Eigenbau aus Styrodurplatten –, in das mit einem Zahnstocher eine Mauerstruktur geritzt wurde, stellt das Kellereigebäude mit Gleisanschluss dar. Hier können die Loren, die zur Herstellung des Weins verwendet werden, abgestellt und rangiert werden. Im Innern sind noch verschiedene Utensilien aus der Weinherstellung zu entdecken. Links an das Kellereigebäude ange-

baut ist ein blechernes Vordach, das über dem Stumpfgleis als Unterstand für die Lok «Silvolde» dient. Diese wird hier über einen Wasserschlauch mit Wasser betankt, und auch der Vorrat an Kohlen wird hier gelagert, um dann von Hand in die Lok geschaufelt zu werden.

Sämtliche Verkehrswege im Weingut sind mit Kopfsteinpflaster des deutschen Herstellers Juweela gepflastert. Dieses besteht aus einzelnen Pflastersteinen aus Ton, die auf einer flexiblen Trägerfolie aufgebracht sind. Es lässt sich mit dem Cutter oder der Schere zuschneiden. Für die Pflasterreihen zwischen den Schienen, die ja zum grossen Teil im Bogen verlaufen, konnte ich die Trägerfolie so auseinanderziehen, dass sie dem Gleisbogen folgte. Bei Flächen, die meist nicht viereckig, sondern im Bogen oder in unterschiedlichen Winkeln verlaufen, konnten auch zugeschnittene Pflasterabschnitte oder auch einzelne Pflastersteine eingeklebt werden. Ganz am Schluss wurden die Pflasterflächen noch mit dem mitgelieferten Fugenmaterial bestreut, was mit relativ geringem Aufwand einen sehr realistischen Eindruck hinterlässt. 



Bei Weinfesten auf dem Weingut gibt es die beliebten Publikumsfahrten mit der Weinbergbahn. Dazu wurden zwei Loren mit Sitzgelegenheiten ausgestattet.



Markt | Herbstneuheiten

Statt Bauma

Die Plattform der Kleinserie in Bauma wurde in diesem Jahr coronabedingt abgesagt. Das heisst aber nicht, dass die verhinderten Aussteller untätig waren. Wir zeigen Ihnen die neuen Produkte, die im Zürcher Oberland präsentiert worden wären. Und weitere hübsche Herbstneuheiten.

Foto: Hans Roth



Rollmaterial | Porträt

(K)ein Wagen im Schatten

Seit geraumer Zeit gibt es von PIKO die vierachsigen Panzertransportwagen der SBB in Spur H0. Neben Bauartenunterschieden und Nummernvarianten hat PIKO die Wagen mit verschiedenen Beladungen herausgebracht. Werner Frey fand, nun sei es an der Zeit, die Wagen zu porträtieren.

Foto: Hans Roth



Anlage | Bau

Weinbau in Spur 1

In einer Anlagenecke sollte ein Ergänzungsstück in Form eines Dioramas entstehen. Das Motiv dafür war schnell klar: die Lavaux! Sie ist bereits seit einigen Jahren UNESCO-Welterbe und sollte nun im Massstab 1:32 nachgebildet werden, was spannenden Selbstbau verspricht.

Foto: Yves Rittener

Ab 23. Oktober 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. 10 | 2020 (Oktober 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

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern

Tel. +41 (0)31 300 62 58, Fax +41 (0)31 300 66 88

loki@staempfli.com

Herausgeber

Zoltan Tamassy

Telefon +41 (0)43 540 16 63

zoltan.tamassy@loki.ch

Hans Roth

Telefon +41 (0)79 590 68 48

hans.roth@loki.ch

Stefan Treier

Telefon +41 (0)79 682 82 42

stefan.treier@loki.ch

Postsendungen an die Redaktion

LOKI Magazin, c/o Hans Roth, Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Inseratberatung und -disposition

Stämpfli AG

Inseratemanagement, Manuela Stolina

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, Tel. +41 (0)31 300 63 81, inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 63 25, Fax +41 (0)31 300 66 88

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 8638 Exemplare

Layout

Sandra Khifn, Stämpfli AG

Produktion und Druck

Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

Telefon +41 (0)31 300 66 66

www.staempfli.com

Vertrieb in Deutschland, Österreich und den Niederlanden

Über ausgewählten Fachhandel für Modellbahnen oder per Abonnement

Repräsentant für Italien

Quaini Pubblicità, Via Meloria 7, I-20148 Mailand

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

© Stämpfli Verlag AG, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten. Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht.

Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

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



**Jetzt
bestellen!**

Die Bahnen im Appenzellerland

LOKI-Spezial Nr. 47

1874 wurden die ersten Bauprojekte der Appenzeller Schmalspurbahnen gestartet. Von da an entwickelten sich zahlreiche Bahnlinien im Appenzellerland. Aus den beschaulichen «Überlandbähnli» entwickelten sich moderne und leistungsfähige Agglomerationsbahnen.

Auszüge aus dem Inhalt:

- Die Appenzeller Bahn – Lebensnerv zweier Kantone
- Eine Strassenbahn mit weltweitem Ansehen
- Ein Strassenbähnli mausert sich zur Vorortsbahn
- Drei Zahnradbahnen erklimmen das Appenzeller Vorderland
- Alle roten Bahnen schliessen sich zusammen
- Kühne Luftseilbahnen erklimmen die Alpsteingipfel
- Eine Zahnradbahn sollte den Säntis bezwingen
- Liebevoller Pflege für altes Rollmaterial
- Die Appenzeller Bahnen im Zeitraffer

29.90
CHF/EUR zzgl.
Versandkosten

132
Seiten und
reich bebildert

www.loki.ch
einfach und bequem
online bestellen

100 Jahre Be 4/6 & Elektrifizierung am Gotthard!

märklin
TRIX



39510 | 22899 Elektrolok Be 4/6 SBB

- Neukonstruktion in hochdetaillierter Metallausführung
- Umfangreichste Licht-, Sound & Fahrfunktionen
- Führerstand – & Maschinenraumbeleuchtung
- Mfx+/DCC Decoder, Schweizer Lichtwechsel, LED



37327 | 22883 Re 620 SBB Cargo

- Erstmals neu mit Mittelmotor
- Umfangreichste Licht-, Sound & Fahrfunktionen
- Führerstand – Maschinenraumbeleuchtung
- Mfx+/DCC Decoder, Schweizer Lichtwechsel, LED



39422 | 22422 Elektrolok Re 4/4 SBB

- Erstmals neu mit Mittelmotor
- Umfangreichste Licht-, Sound & Fahrfunktionen
- Führerstand – Maschinenraumbeleuchtung
- Mfx+/DCC Decoder, Schweizer Lichtwechsel, LED