

LOKI

Jubiläum

Nr. 12|2020
www.loki.ch



Das Schweizer Modellbahnmagazin



40 Jahre LOKI

Report

Modellbahn-Treff für
Jugendliche in Bäretswil

Report

Der Nachbau der
legendären Boeing Trains

Anlage

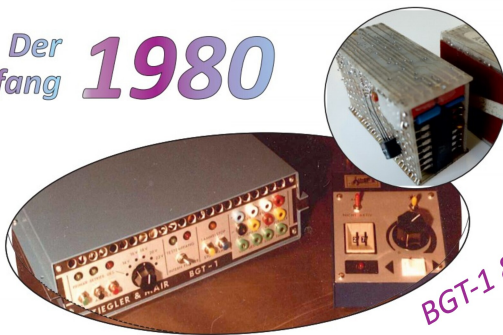
Peter Marriott: So
baut man Oberleitungen

Nachverkauf: Euro 8,80
Beihalte: Euro 8,80

Schweiz: CHF 18,50
Deutschland: Euro 8,80

ZIMO gratuliert zu 40 Jahren **LOKI**. Auch wir sind 40.

Der Anfang **1980**



FZE-1

BGT-1 & FP-1



Nach 40 Jahren **2020**

Das Digitalsystem



MX10

MX33



CAD-Zeichnung

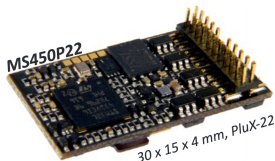
ZIMO Video Workshops
Info und Termine auf www.zimo.at

MS-Sound-Decoder für DCC und mfx

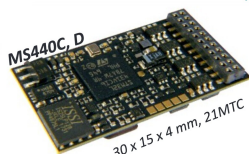
für N bis H0 mit allen Schnittstellen und bedrahtet, für Großbahnen mit Schraubklemmen oder Stiftleisten.



MS = 16-bit-Sound,
128 Mbit Speicher,
16 Kanäle, Klangregler,
11/22/44 kHz wahlweise,
Stay-alive.



30 x 15 x 4 mm, PluX-22



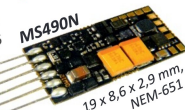
30 x 15 x 4 mm, 21MTC



25 x 10,5 x 4 mm, Next-18



19 x 11 x 3,1 mm, PluX-16



19 x 8,6 x 2,9 mm, NEM-651

MS-Sound-Decoder wurden primär für die DCC-Welt geschaffen, schalten sich jedoch bei Bedarf automatisch in den **vollwertigen mfx-Modus**, natürlich mit **mfx-Anmeldung**, usw. Damit ausgerüstete Fahrzeuge sind also genauso wie „echte“ mfx-Loks unter den Central Stations 1, 2, 3 sowie unter den Mobile Stations zu betreiben.

Alle Vorzüge der MS-Decoder, einschließlich aller bereits aus der MX-Welt bekannten, stehen mit **DCC und mfx** gleichermaßen zur Verfügung.

Das Flaggschiff: der große*) Großbahn-Decoder**) MS990

*) Neben dem „großen“ gibt es auch einen „kleinen Großbahn-Decoder“, den MS950, für Spur-0 und andere „kleine Großbahnloks“.

Der MS990 enthält und „kann“ alles, was heute mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In vielen Belangen ist das mehr als bisherige ZIMO (MX) Großbahn-Decoder geboten haben, und mehr als andere Große. In wenigen Stichworten zusammengefasst: **6 A** Motor-/Gesamtstrom mit Synchrongleichrichter zwecks Abwärmevermeidung | **15** Funktionsausgänge **3** „Stay-alive“ Supercaps | **2** fixe und **1** variable Niederspannungen | **2** unabhängige Lautsprecher-Ausgänge („Stereo“) | **2 x 10 W** Sound-Leistung | **2** unabhängige Anschlüsse für Raucherzeuger ohne Eigenelektronik mit jeweils eigenen Ventilatoren | **6** dreipolige Servo-Anschlüsse | **1** gyroskopischer Sensor | **2** unabhängige SUSI (auch I²C, u.a.) Schnittstellen.

**) ZIMO verwendet hier NICHT die Bezeichnung „Großbahn-Sound-Decoder“, weil Sound - zumindest bei den Großen - heute eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist oder sein sollte; eine Aufspaltung der Funktionalität in „Fahrdecoder“ und „Soundmodul“ ist mit heutiger Technologie überflüssig – deswegen gibt es auch keine Soundmodule von ZIMO.



40 Jahre Made in AUSTRIA

ZIMO Elektronik GmbH | Schönbrunner Straße 188, 1120 Wien, Österreich | Tel.: +43 1 8131007-0 | office@zimo.at | www.zimo.at





«Säg schnäu, Dings, nei Zügs ...»

Kennen Sie diese blöde Situation, wenn man etwas sagen will und einem die entscheidenden Worte fehlen? Oder wenn man so überwältigt ist und es einem deswegen die Sprache verschlägt? Genau so will es mir gerade jetzt ergehen. Die LOKI feiert mit dieser Ausgabe ihren 40. Geburtstag, und ich habe die Ehre, zusammen mit Ihnen und dem ganzen LOKI-Team diesen Anlass zu feiern.

Als kleiner Knirps, als ich Nachbars ME- und EZ-Ausgaben und später die LOKI-Ausgaben regelmässig erbe, dachte ich nicht im Traum daran, dereinst auch Macher dieser Zeitschrift zu sein. Später war ich selbst Abonnent, und statt Kinder- und Jugendhefte prägten mich in den 1990er-Jahren die damaligen LOKI-Ausgaben. Mein Weg führte aber zuerst durch Maschinenindustriehallen und Führerstände, bis ich auch ein Teil der LOKI-Familie wurde.

Es wird immer wieder sprichwörtlich gesagt, man sei nur zusammen stark. Genau so erlebe ich es bei der LOKI jeden Tag. Klar haben wir drei Herausgeber den Steuerkontrollen in der Hand, aber schlussendlich sind wir nicht alleine für ein tolles Magazin verantwortlich. Von A bis Z, also vom «Abofräulein» bis hin zur «Zahlenmanagerin», tragen noch unzählige Hände im Hintergrund mit viel Herzblut zum Gelingen bei. Aber letztendlich sind es Sie, liebe Leserin, lieber Leser, die einen gewaltigen Brocken zum Weiterbestand der LOKI beisteuern, denn ohne Sie würden wir keine Hefte gestalten. Dank Ihrer Treue zur LOKI mit all den Höhen und Tiefen, ganz ähnlich einer Ehe, sowie dank all den Gesprächen, eingebrachten Ideen, eingesandten Bildern und sogar auch ganzen Artikeln waren Sie immer wieder die Triebfeder zum Fortbestand dieser Schweizer Modellbahnzeitschrift.

Ich kann Ihnen für diese Treue und die entgegengebrachte Freude gar nicht gebührend danken. Drum ein herzliches «Merci viumau» von meiner Seite!

Jetzt lasst uns gemeinsam feiern, zurückblicken und diesen einzigartigen Moment geniessen!

Herzlichst, Ihr doch nicht so sprachloser



Besuchen Sie uns auch unter:      



**CHEMINS DE FER
DU KAESERBERG**



Die grosse Welt der Schweizer Modelleisenbahnen

Angebot für eine 40-minütige Fahrt mit dem Simulator

Überqueren Sie den Röstigraben in unserem
Lok-Simulator.



Steigen Sie in einen echten Führerstand
einer Ae 6/6 Lokomotive.

Angebot gültig jeden 3. Sonntag des
Monats (7 Plätze/Tag).

CHF 50.00 / pro Person.
Reservation erforderlich



Impasse des Ecureuils 9
1763 Granges-Paccot
(Schweiz)

T +41 26 467 70 40
F +41 26 467 70 41

info@kaeserberg.ch
www.kaeserberg.ch



Foto: Heiko Herholz

Weihnachten und die Modelleisenbahn, das ist so etwas wie Tradition. Denn gestern wie heute werden gerade an diesem Fest viele Startsets verschenkt. Neben den klassischen analogen gibt es auf dem Markt auch diverse digitale Startsets. LOKI-Autor Heiko Herholz gibt einen Überblick über gängige digitale Sets und ihre Möglichkeiten. **Seite 32**

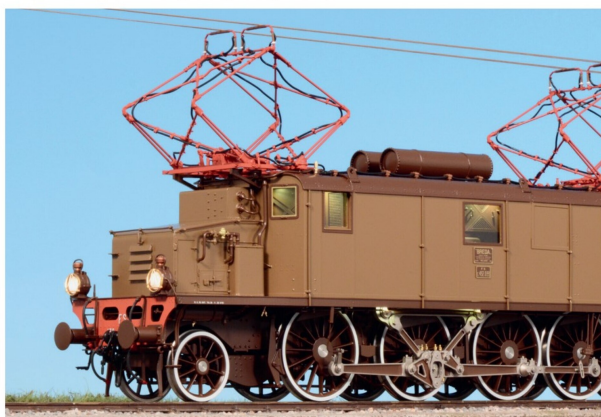


Foto: Urs Hält

Italien ist mehr als Sophia Loren, Alfa Romeo und Latte macchiato. Die italienischen Bahnen fuhren bereits elektrisch, als die Schweiz noch davon träumte. Die Drehstromlokomotive E 432 der Ferrovie dello Stato Italiane in Spur 0 des Tessiner Herstellers Pesolillo SA erinnert an einen wichtigen Abschnitt in der Entwicklung von Elektrolokomotiven. **Seite 70**



Foto: Hans Roth

Die Faszination für die Eisenbahn kann durch eine Begegnung oder durch eine familiäre Vererbung entstehen. Beim begeisterten Modelleisenbahner Andreas Egger haben beide Faktoren eine Rolle gespielt, und er hat über die Jahre eine Leidenschaft für die Rhätische Bahn entwickelt. Kein Wunder; erfolgte später deren Nachbau in Spur H0m. **Seite 86**

40 Jahre LOKI ... 14

...in einer launigen Art des unterhalt-samen «Rövüüß-passieren-Lassens».

Anlage | Technik 32

Idee für Weihnachten: digitale Startsets in diversen Spuren im Überblick.

Report | Nachwuchs 38

Ronald Gohl leitet seit drei Jahren einen Modellbahn-Treff für Jugendliche.

Report | Events 44

Weder verschoben noch abgesagt: Faszination Modelleisenbahn in Horgen.

Report | Vorbild & Modell 66

Der Nachbau der legendären Boeing Trains im Massstab 1:87.

Rollmaterial | Porträt 70

Die FS-Drehstromlokomotive E 432 von Pesolillo SA in Spur 0.

Anlage | Bau 76

Peter Marriotts neues Anlagenprojekt im Massstab 1:87 (Teil 6).

Anlage | Porträt 82

Ein kleines Minendiorama nach US-Vorbild im Massstab 1:48.

Anlage | Porträt 86

Die Episode einer Anlage in Spur H0m mit Bündner Vorbild.

Markt	Szene
6 Marktspiegel	46 News
53 Medientipps	52 Veranstaltungen
54 Börse	56 Bahn aktuell

gedruckt in der schweiz

Titelbild



Nun ist es endlich so weit: Die LOKI und die Vorgängerzeitschriften sind 40 Jahre alt geworden. Wir feiern mit diversen Beiträgen: LOKI-Urgesteine

kommen zu Wort, wir bringen Leserstimmen, zeigen die Cover im Wandel der Zeit und die Gesichter hinter der LOKI. Und natürlich geben wir die Gewinner des LOKI-Jubiläumswettbewerbs bekannt. **Seite 14**

Marktspiegel

HO | Märklin/Trix

Die Jagd auf den «Rehbock» ist eröffnet!

Rechtzeitig zum Jubiläum 100 Jahre elektrischer Betrieb am Gotthard konnte Märklin mit der Auslieferung der SBB Be 4/6 12305, die den Übernamen «Rehbock» trägt, beginnen (Art.-Nr. 39510). Bei dem Lokmodell handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion der Göppinger in der bekannten Metallbauweise. Die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur und der BBC in Münchenstein gebaute Schnell-

zuglok wurde am 18. März 1920 bei den SBB in Dienst gestellt und zuerst dem Depot Zürich zugeteilt, um dann später nach Winterthur zu gelangen. Von der 107 Tonnen schweren Maschine beschafften die SBB insgesamt 40 Stück. Die letzte Be-4/6-Lokomotive wurde am 9. Januar 1923 abgeliefert. Das Modell wird mit einem mfx-Decoder mit Sound angeboten und widerspiegelt den Auslieferungszustand der Lok. Das Modell ist ebenfalls in Gleich-

strom im Trix-Sortiment (Art.-Nr. 22899) lieferbar.
Erhältlich im Fachhandel.

VIDEO: Auf unserer Website können Sie den «Rehbock» in Aktion sehen und hören.



<https://loki.ch/de/die-jagd-auf-den-rehbock-ist-eroffnet>



0/1/1lm | IKEA

Bäume aus dem Möbelhaus

Für Eisenbahnen mit grossen Spurweiten hat das schwedische Möbelhaus IKEA in diesem Jahr zwei spannende Artikel im Sortiment: zum einen ein 3-teiliges Set aus Tannenbäumen zwischen 11 und 13 Zentimetern (Art.-Nr. 304.668.13), zum andern

ein gut 25 Zentimeter grosses Exemplar (Art.-Nr. 21801). Die eigentlich als Weihnachtsdekoration gedachten Bäume eignen sich auch zur kostengünstigen Bewaldung der eigenen Modellbahnanlage.

Erhältlich bei IKEA.



H0m | BEMO

Die ersten Herbst-neuheiten bereits ausgeliefert!

In der letzten Ausgabe der LOKI durften wir Ihnen eine Auswahl an BEMO-Neuheiten vorstellen. Nur wenige Tage nach Redaktionsschluss trafen bereits die ersten Modelle bei den Fachhändlern ein. So unter anderem der «Jahreswagen 2020», der gedeckte Güterwagen P 10126 der Fahrleitungsbaufirma Furrer+Frei, der einst gebraucht von der MGB übernommen werden konnte (Art.-Nr. 2250 196). Zur Verstärkung der Flotte an Aussichtswagen der Rhätischen Bahn gibt es aus Udingen nun den B 2098 als H0m-Modell. Das Modell, das unter der Artikelnummer 3280 113 angeboten wird, ist auf der einen Seite vorbildgerecht mit «Aussichtswagen» und auf der anderen mit «Carrozza panoramica» beschriftet. Weiter wurden auch die ersten drei Versionen des Steuerwagens des Albula-Gliederzuges der Rhätischen Bahn ausgeliefert: der Bt 528 06 (Art.-Nr. 3298 116) mit Zugzielanzeige «Filisur», der Bt 528 07 «Davos Platz» (Art.-Nr. 3298 117) und der At 578 02 mit dem Ziel «St. Moritz» (Art.-Nr. 3298 181).

Erhältlich im Fachhandel.


N | Jägerndorfer

Der alpenquerende «Transalpin»

Mit dem «Transalpin» verbinden Eisenbahnfreunde in Österreich und der Schweiz vor allem den Triebzug der Baureihe 4010 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der einst fahrplanmässig bis nach Zürich und Basel gelangte. Die ÖBB beschafften

zwischen 1965 und 1978 insgesamt 29 Exemplare des 150 km/h schnellen Triebzuges. Jägerndorfer hat bereits einige unterschiedliche Versionen der sechsteiligen Komposition produziert und legt nun mit dem 4010.014 eine weitere Betriebsnum-

mer nach. Angeboten wird der elegant in Blau und Elfenbein gehaltene ÖBB-Triebzug als analoge Variante (Art.-Nr. 74110) und als digitales Modell mit umfangreichen Soundfunktionen (Art.-Nr. 74112).

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | VK-Modelle

Kleine Flitzer

Den legendären Fiat 500 gibt es nun als Bausatz von VK-Modelle in H0. Das Set mit der Artikelnummer 33001 umfasst gleich drei dieser kleinen italienischen Flitzer in diversen Farben. **Erhältlich im Fachhandel.**



H0m | Alpnacher-Modellbahnen

Die Béatrice vom Brünig kommt angerollt

Für das 100-Jahr-Jubiläum der Brünigbahn baute die SBB-Werkstätte Meiringen einen bestehenden 2.-Klass-Mitteleinstiegswagen in den Bistrowagen «Chez Béatrice» um.

Der Wagen mit der Betriebsnummer WR 426-4 wurde dann während mehrerer Jahre auf der Meterspurlinie zwischen Interlaken Ost und Luzern eingesetzt. Heute trägt der

Restaurantwagen ein dunkelrotes Farbleid und wird für historische Fahrten auf der Brünigbahn eingesetzt. Kurt Döbeli von Alpnacher-Modellbahnen hat sich des Mitropa-Suisse-Wagens in H0m angenommen und ihn in einer Auflage von 40 Stück gefertigt. Das Kunststoffmodell verfügt über eine detaillierte Inneneinrichtung aus Ätz- und Kunststoffteilen.



Interessenten wenden sich direkt an:

Alpnacher-Modellbahnen
Kurt Döbeli
Im Dörfli 3, 6056 Kägiswil
info@alpnacher-modellbahnen.ch
www.alpnacher-modellbahnen.ch

H0 | Handelsagentur J-P. Gehbauer

Acrylhaubenvitrinen mit Gleisrillen

Die Handelsagentur J-P. Gehbauer bietet neue Acrylhaubenvitrinen für Fahrzeuge in Spur H0 an. In der Bodenplatte der Vitrinen sind zwei Rillen eingefräst. Diese dienen als Gleis für die ausgestellten Modelle. Deshalb wurde der Boden neu mit einer Dicke von 8 mm statt 4 mm wie bis anhin gestaltet. Die Acrylhaubenvitrinen aus glasklarem

Acrylglas sind 80 mm hoch und weisen eine Tiefe von 50 mm auf. Je nach Ausstellungsart sind die Vitrinen in einer Länge von 400, 500, 600, 700, 800, 900 oder gar 1000 mm erhältlich. Dank der sehr guten Passgenauigkeit von Abdeckhaube und Bodenplatte sind die Modelle auch vor Staub geschützt.

Interessenten wenden sich direkt an:
Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer
Alpenweg 18 A
2544 Bettlach SO
Tel. 032 645 36 44 / 079 632 27 46
Fax 032 645 17 88
jean-pierre@jp-gehbauer.ch
www.jp-gehbauer.ch



HO | Colorone

Weitere Schaumstoffeinsätze lieferbar



Nach dem grossen Erfolg der Ersatzverpackung für die Re-4/4^{II}-Modelle von HAG hat Daniel Staiber nun auch weitere Varianten in sein Angebot aufgenommen. Neu gibt es die CE-Schaumstoffeinsätze auch für die HAG-Lokmodelle Re 4/4^I, Re 6/6 und Re 460 sowie für den BDe-4/4-Triebwagen.

Interessenten wenden sich direkt an:

Colorone GmbH, Daniel Staiber
Nussbaummatte 237, 3661 Uetendorf
info@tamponprint.com

HO | Roco

Ein digitales Monster für die Modellbahn

An der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg gehörte der Eisenbahndrehkran EDK 750 zu den Highlights auf dem Stand von Roco. Gerade rechtzeitig auf die dunkle Jahreszeit konnte der EDK in der Version der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ausgeliefert werden. Mit dem digitalen Funktionsmodell lässt sich ein realistischer Bahnbetrieb nachstellen. Mit der Roco-AR-APP oder jeder beliebigen Digitalsteuerung lässt sich beispielsweise der Kranarm heben und senken oder auch der Teleskopausleger ausfahren. Der gesamte Kran kann sich eigenständig um 360 Grad drehen und verfügt auch über einen eigenen Antrieb, was ein eigenständiges Fahren ermöglicht. Abgerundet wird das Modell mit schaltbaren LED und diversen Soundfunktionen. Auf der LOKI-Website zeigen wir den Kran in Aktion. Das Modell des EDK ist sowohl in einer Gleichstrom- (Art.-Nr. 73036) als auch in einer Wechselstromvariante (Art.-Nr. 79036) erhältlich. Mit dem Kran ist den Salzburger ein geniales Funktionsmodell gelungen. Für den Transport des Drehkranladeguts eignet sich übrigens idealerweise der eben ausgelieferte vierachsige Rungenwagen des Typs Res vom Schweizer Vermietter Wascosa (Art.-Nr. 76984).

Erhältlich im Fachhandel.



VIDEO: Den Roco-Eisenbahndrehkran können Sie auf der LOKI-Website in Aktion erleben.



<https://loki.ch/de/ein-digitales-monster-fur-die-modellbahn>



HO | Viessmann

Funktionsfähiges Rolltor

In der Produktreihe «eMotion – bewegte Welt» hat der deutsche Modellbauproduzent Viessmann mit der Auslieferung des elektrischen Rolltors (Art.-Nr. 5172) begonnen. Das 60 mm breite und 80 mm hohe Rolltor ist universell einsetzbar, da es in

der Länge problemlos gekürzt kann. Der Motor lässt sich sowohl analog wie auch digital angesteuern. Erhältlich ist das Rolltor in den Farben Rot und Blau. Die entsprechenden Blenden liegen bei.

Erhältlich im Fachhandel.

II | Kiss Modellbahnen Schweiz

Die «Balkonlok» der Furka-Oberalp-Bahn

Die elektrische Zahnradlokomotive HGe 4/4¹ der Furka-Oberalp-Bahn (FO) steht schon seit Jahrzehnten auf der Wunschliste von so manchem Gartenbahner. Ein erstes Mal kündigte Kiss Modellbahnen die «Balkonlok» 1994 an, die dann aber mangels Nachfrage nicht produziert wurde. 2010 wagte sich der Viernheimer Hersteller dann ein zweites Mal an das Projekt, aber auch damals war die Zeit noch nicht reif für die Oldtimerlok. 26 Jahre nach dem ersten Flyer ist die Lokomotive nun aber doch noch realisiert worden. Das Warten dürfte sich dabei für die Modellbahnfreunde gelohnt haben. Was Kiss da auf einer LüP von 627 mm realisiert hat, ist an Detaillierung fast nicht mehr zu übertreffen: Führerstands- und Gepäckraumtüren zum Öffnen, zwei servogesteuerte Pantografenantriebe sowie verschiedenste Licht- und Soundfunktionen verleihen dem Modell ein realistisches Aus-

sehen. Die sieben Kilogramm schwere Maschine wird von zwei leistungsstarken Maxon-Motoren angetrieben und kann so bei einer Anhängelast von 10 kg im Zahnstangenabschnitt eine maximale Steigung von 110 Promille überwinden. Das Modell ist mit einem ESU-Loksound-5-Decoder ausgerüstet, der mit einem Kiss Dynamic Soundfile (KDS) bespielt ist. Wie beim Vorbild ist im KDS-Modus ein Fahrbetrieb der Lok nur mit gehobenen Pantografen möglich. Die maximale Höhe der Pantografen lässt sich über CV einstellen. Für Gartenbahner, die nicht mit gehobenem Bügel fahren möchten oder können, kann die Funktion aber auch deaktiviert werden. Beim Hersteller ist das Modell, das in fünf unterschiedlichen Versionen produziert wurde, bis auf die Variante FO 36 restlos ausverkauft. Den Maschinen liegt neben einer dem Kiss-Produktmanager und LOKI-Au-

tor Andreas Cadosch nachempfundenen Lokführerfigur auch ein Aufkleberbogen mit Glacier-Express-Stickern bei, die an der Lok angebracht werden können, wenn sie wie beim Vorbild den «langsamsten Schnellzug der Welt» über den Oberalppass führt. Einzigen angekündigten Rauchgenerator für den Kompressor sucht man vergebens; dieses witzige Gimmick wurde offenbar gestrichen.

Einzelne Modelle teilweise noch im spezialisierten Fachhandel erhältlich.

VIDEO: Wie die Lok fährt und tönt, erfahren Sie in unserem exklusiven Video auf der LOKI-Website.



<https://loki.ch/de/fo-balkonlok-ausgeliefert>



HO | PIKO

Auf Rot folgt Grün

Nachdem die rote Re 4/4¹ von PIKO ausgeliefert worden ist, ist nun auch die grüne Version lieferbar: in DC analog (Art.-Nr. 96874), in DC digital (Art.-Nr. 96875) und als digitales AC-Modell (Art.-Nr. 96876).

Erhältlich im Fachhandel.


Om | Barinmodell

Mehr Luft für die Eisenbahn



Aus dem hohen Norden ist ein weiterer interessanter Zubehörartikel von Barinmodell ausgeliefert worden. Es handelt sich dabei um eine Druckluftversorgungs-Anlage, wie sie unter anderem bei der Rhätischen Bahn an grösseren Bahnhöfen häufig neben den Gleisen anzutreffen ist.

In der Schweiz erhältlich bei:

AM Modellbahn

Im Euli 6, 8487 Rämismühle/Zell

info@am-modellbahn.ch, www.am-modellbahn.ch

Ausserhalb der Schweiz direkt bei:

Barinmodell

Selmedalsringen 18/7, SE-12936 Hägersten

info@barinmodell.com, www.barinmodell.com

HO | ARWICO ACE

Flinke Schweizer Elektroklassiker in 1:87

Über viele Jahre prägten sie das Bild auf Schweizer Perrons und in den Logistikzentren der PTT: die Dreirad-Elektroschlepper Nefag mit ihren zweiachsigen Gepäckanhängern. Oft in langen Schlangen mit bis zu sechs Wagen unterwegs, transportierten diese Fahrzeuge zuverlässig das Gepäck der SBB-Reisenden, aber auch Post, Pakete und Stückgut für die Schweizer Post. Die Elektroschlepper wurden in der Schweiz entwickelt und hergestellt. Sie waren über Jahrzehnte bis in die 1980er-Jahre hinein im Einsatz. ARWICO stellt diese interessanten Fahrzeuge im Rahmen der Produktlinie ACE in Resinguss-Bauweise im Massstab 1:87 her. Die hübschen Modelle sind fein und masslich stimmig ausgeformt und teilweise mit separat angesetzten Teilen komplettiert. So ist das Schutzgitter auf dem Elektroschlepper als Neusilberätzteil gefertigt und aufgesteckt. Die Nefag-Schlepper stellen eine willkommene Bereicherung der Perrons und Postzentren von Modellanlagen der Epoche III dar. Lieferbar sind die Modelle in der orangen SBB-Version unter der Artikelnummer 85.008703 und in der Gelb-Silber-Version der PTT 85.008704 mit je zwei Gepäckwagen.

Erhältlich im Fachhandel.



Neue Personenwagen für die HG 4/4 der DFB

Noch müssen Gartenbahner auf das LGB-High-End-Modell der Lokomotive HG 4/4 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke warten. Die passenden Wagen hat der Göppinger Hersteller aber bereits an den Handel ausgeliefert. Es handelt sich dabei um den zweiachsigen Personenwagen B2206 (Art.-Nr. 30561) und seinen Doppelgänger, den B2210 (Art.-Nr. 30562). Beide Wagen sind auf Basis des sich schon seit Längerem im LGB-Sortiment befindenden zweiachsigen Bernina-Bahn-Personenwagens entstanden. In der letzten Ausgabe der LOKI konnten wir Ihnen die Herbstneuheiten von LGB vorstellen. Praktisch zeitgleich mit der Auslieferung der LOKI 11|2020 gelangte der vierachsige Schiebewandwagen Haikqq-y 5167 der Rhätischen Bahn im Look der Brauerei Feldschlösschen (Art.-Nr. 48572) in den Handel. Manchmal geht es schneller, als man denkt. **Erhältlich im Fachhandel.**



www.wemoba.ch

Modelleisenbahn Profi Zentrum

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

Filteruche: Alle Filter aufheben

Angebote: Filter aufheben

Neu im Shop: Filter aufheben

Onlineshop
+
Ladenfläche auf 500m²

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

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

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

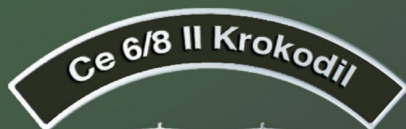
**MODELLBAUPROGRAMM FÜR
ENGAGIERTE MODELLBAHNER**

matterhorn gotthard bahn
im modell 1:87

MGB-MODELL, GIGERSTRASSE 2,
5734 REINACH AG, WWW.MGB-MODELL.CH
INFO@MGB-MODELL.CH

100 JAHRE

1919



2019



Die Jubiläums-Armbanduhr



EDEL GESTALTETE RÜCKSEITE:

Jede Uhr wird auf der Rückseite einzeln nummeriert



PRÄSENTATIONS-SCHATULLE:

Die Armbanduhr wird in einer gediegenen Präsentations-Schatulle und einem nummerierten Echtheits-Zertifikat geliefert

INTERESSANTE DETAILS

DAS EREIGNIS: 2019 feiert die Ce 6/8 II ihr 100-jähriges Jubiläum.

DIE LIMITIERUNG: Die Armbanduhr ist weltweit limitiert und wird einzeln nummeriert.

WICHTIGE ANGABEN: Das Uhrengehäuse wird aus bestem Edelstahl hergestellt. Sie ist mit einer Stoppuhr-Funktion ausgestattet und das Zifferblatt wurde

in Anlehnung an den Führerstand einer Ce 6/8 II entworfen. Ebenso ist die Silhouette der Ce 6/8 II Bestandteil des Zifferblattes.

Produktpreis: Fr. 199.80
oder 3 Raten à Fr. 66.60
(zzgl. Fr. 11.90 Versand und Service)
Produkt-Nr. 578-FAN15.01

Durchmesser: ca. 4 cm



100 Jahre Krokodil Hommage an die Schweizer Ingenieurskunst

Die Lokomotive Ce 6/8 II, im Volksmund als Krokodil bekannt, war über Generationen hin, im In- und Ausland, die Schweizer Lok schlechthin. Sie zählt zu einer der leistungsstärksten und optisch beeindruckendsten elektrischen Lokomotiven und gilt seit jeher als das Sinnbild leidenschaftlicher Schweizer Ingenieurskunst. 2019 feiert diese legendäre Eisenbahn ihr 100-jähriges Jubiläum.

Weltweit limitiert

Die Armbanduhr „Ce 6/8 II Krokodil“ lässt die grosse Zeit dieser Ikone des Gott-hards wieder aufleben und wird jeden Eisenbahn-Fan begeistern. Sie zeichnet sich durch ein präzises Quarz-Uhrwerk und ein originelles Zifferblatt, mit Elementen aus dem Führerstand einer Ce 6/8 II aus. Diese Sonder-Edition ist weltweit limitiert. Eine schnelle Reservation lohnt sich deshalb für Sie!

120-TAGE-RÜCKNAHME-GARANTIE

 **www.bradford.ch**
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **64157**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange, Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

Für Lieferungen vor Weihnachten!
Bestellen Sie per Telefon oder im Online-Shop bis **spätestens 11.12.2020!**

EXKLUSIV-BESTELLSCHHEIN Einsendeschluss: 28. Dezember 2020

Referenz-Nr.: 64157 / 578-FAN15.01

☐ Ja, ich bestelle die Armbanduhr „Ce 6/8 II Krokodil“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen

Ich wünsche ☐ eine Gesamtrechnung ☐ Monatsraten

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift Telefon

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.ch/datenschutz. Wir werden Ihnen keine Angebote von The Bradford Exchange per E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.



LOKI intern | 40 Jahre LOKI - zwei LOKI-Urgesteine erzählen

«Wir haben für die LOKI gelebt»

René Stamm (links) ist von Anfang an als freier Mitarbeiter dabei, und Bruno Kalberer hat während zwölf Jahren als Redaktor und Herausgeber dem Magazin seinen Stempel aufgedrückt. Im Gespräch mit LOKI-Autor Andreas Tschopp blicken die beiden zurück – sie erinnern sich an eine schöne Zeit mit einer familiären Beziehung zwischen Herstellern und Fachmedien.

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

Als du 1980 deinen ersten Beitrag verfasst hast, war ich noch gar nicht auf der Welt.» Diese Worte habe LOKI-Herausgeber Hans Roth vor einigen Wochen zu René Stamm gesagt. Den 79-jährigen, der in Rubigen (BE) lebt, habe das nachdenklich gemacht, wie er bei einem Treffen mit Bruno Kalberer und der LOKI im Gasthof Krone einräumt. Die beiden LOKI-Urgesteine trafen sich letztmals 2018 an der 100-Jahr-Feier der SNB (Solothurn-

Niederbipp-Bahn, heute ASM), wo Stamm seine SNB-Modelle in LGB-Grösse präsentierte und Kalberer für die Gartenbahn Staufen im Einsatz stand. Nun, im Herbst 2020, kommen die zwei aus Anlass von 40 Jahre LOKI erneut zusammen, um Erinnerungen auszutauschen.

Erstkontakt an der IMARO

Stamm erzählt davon, dass er als gelernter Kaufmann in seiner Freizeit Modelleisen-

bahnen baute und darüber schrieb. So erhielt er für die Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung in Rorschach (IMARO) 1980 eine Anfrage zur Standbetreuung. Dort kam es zum Kontakt mit der «Modell-Eisenbahn» und darauf zur Zusammenarbeit. Für das Magazin mit der Abkürzung ME, das damals kurz vor der Lancierung stand, verfasste Stamm den ersten Beitrag über den legendären Triebwagen FZe 6/6 der Montreux-Oberland-Bahn (MOB).

René Stamm, dessen Urgrossvater Stationsvorstand bei der Badischen Bahn im Deutschen Reich war und dessen Grossvater und dessen Vater ihre Lehre bei den SBB gemacht hatten, hatte anfangs wenig mit der Bahn zu tun, abgesehen von einer dreijährigen Tätigkeit bei der BLS. Das sei jedoch nicht so rausgekommen, wie geplant, sagt Stamm, der darauf in die Privatwirtschaft wechselte und später zum Bund, wo er viele Jahre fürs Bundesamt für Betriebe des Heeres tätig war. Daneben war Stamm Produktmanager der Firma Lima, die er 37 Jahre lang an der Spielwarenmesse in Nürnberg vertrat – mehr dazu in Stamms Beitrag in dieser Jubiläumsausgabe –, und eben freier Mitarbeiter für das Magazin.

Treffen im Verkehrshaus

Herausgegeben wurde die «Modell-Eisenbahn» anfänglich von der Fachpresse Goldach, Hudson und Co. Im Sommer 1997 wurde der Verlag von der Aktiengesellschaft für Verlag und Druckerei (kurz AVD) vom sankt-gallischen Goldach nach Zürich verlegt und nannte sich neu Fachpresse Goldach AG. Zuvor war im April 1991 mit der Integration der «Eisenbahn-Zeitschrift» auch bereits der Magazin-Titel in LOKI geändert worden. Über seine regelmässige Mitarbeit lernte René Stamm zahlreiche LOKI-Macher kennen. Einer davon war Martin von Meyenburg, der fünf Jahre nach dem Start der «Modell-Eisenbahn» in die Redaktion eintrat und der LOKI bis 2016 erhalten blieb. Von Meyenburg wiederum traf Bruno Kalberer, als dieser 1988 im Verkehrshaus Luzern für sein Modell der amerikanischen Trestle-Brücke mit Holzfällerzug mit einem Preis ausgezeichnet wurde. «Wir haben uns auf Anhieb verstanden, wurden bald gute Freunde und sind es bis heute», erinnert sich Bruno Kalberer. Von Meyenburg habe ihn gebeten, etwas über seinen preisgekrönten Zug zu schreiben, erzählt Kalberer, der damals als Lehrer für Schulmusik im Westaargau arbeitete.

Von der Schulmusik ...

«Schulmusiker zu sein, war wirklich eine schöne Sache», sagt Bruno Kalberer, der in Schöftland (AG) wohnt, rückblickend. Erlernt hatte er den Beruf aber erst auf dem zweiten Bildungsweg in Luzern und Winterthur. Dort hatte er zuvor schon das Technikum absolviert. Dies nach der Lehre als Chemielaborant, die er machte, weil sein

Vater ihm einst gesagt habe, «lerne du zuerst etwas Rechtes». Seine erste Stelle als Chemiker trat Kalberer in der Sprengstofffabrik in Dottikon (AG) an, wo er sich um Abwässer und Abfälle zu kümmern hatte. Als für den Jungchemiker nach vier Jahren der Zeitpunkt für einen Stellenwechsel nahte, realisierte er seinen ursprünglichen Wunsch und wurde Schulmusiker. Nebenbei arbeitete der Sohn eines Stationsvorstandes natürlich weiter als freier Mitarbeiter für das Magazin.

...zum eigenen Verlag

Als Bruno Kalberer 2004 mit Martin von Meyenburg zur Weinverkostung in die Bündner Herrschaft fuhr, tat dieser ihm kund, dass der Redaktor der LOKI gekündigt habe. Da Kalberer mit der Schulmusik lieber aufhören wollte, solange alles noch gut und schön war, wechselte er in der Folge als fest angestellter Redaktor zur LOKI. Beide arbeiteten noch für vier Jahre für die Fachpresse Zürich. Als diese ihr «Portfolio bereinigen wollte», wie Kalberer es

Lesen Sie weiter auf Seite 18.



René Stamm fährt mit dem Berner Tram Be 2/2 Nr. 41 im Massstab 1:6, Spur 7¼ Zoll.



Messe in Nürnberg (v. l.): ARWICO-Vertreter; Bruno Kalberer; Martin von Meyenburg und René Stamm.

Foto: René Stamm

Foto: Manfred Merz



Porträt eines Eisenbahners, gezeichnet vom legendären Loisl, mit richtigem Namen Rudolf Merz.



Bildliches Gedenken Loisls an seinen früheren Arbeitgeber, das Logistikunternehmen Jacky Maeder.

Von Spinnern, Bad Dachsensburg und der Doppeltaufe eines Metrozugs

Ein besonderes Markenzeichen der LOKI waren die Editorials, die Bruno Kalberer jeweils alle zwei Monate im Magazin veröffentlichte. Dabei zog der vormalige Musiklehrer, der noch heute einen Männerchor dirigiert, den Bogen auch in die Musik, indem er zum Beispiel einen Spruch des österreichischen Komponisten Hanns Eisler abwandelte: «Wer nur etwas von Eisenbahn versteht, versteht auch von dieser nichts.» Kalberer schrieb aber auch Sätze, die gewissen Lesern sauer aufgestossen seien, wie er sagt. Unter dem Titel «Mehr Spinner braucht die Welt» schrieb er etwa über Peter Creola. Der Jurist, 1971 bis 1980 Schweizer Vertreter bei der Europäischen Weltraumorganisation, hat das «Waldenburgerli» im Massstab 1:4,5 bis ins letzte Detail nachgebaut und sei «ein ganz verrückter Kerl», zugleich aber irgendwie «genial» wie Mozart gewesen, sagt Kalberer.

Im Grunde genommen seien alle Modelleisenbahnbauer «etwas Spinner», meint René Stamm. Doch getrauten sich nur die wenigsten, dies zuzugestehen, und würden vielmehr ihr Hobby gegenüber der Öffentlichkeit verstecken. Stamm nennt als Beispiel dafür Rudolf Merz, den damaligen Generaldirektor der auf Luftfracht spezialisierten Logistikfirma Jacky Maeder AG, der als Arbeitersohn nicht nur ein hochbegabter Zeichner und Maler, sondern auch «ein ganz vergifteter Modelleisenbahner» gewesen sei. Weil er sich wie viele andere «seriöse Männer» davor scheute, sein Hobby offenzulegen, wählte Rudolf Merz das Pseudonym Loisl. Seine frühesten Illustrationen wurden bereits in den 1970er-Jahren in der MIBA, dem führenden deutschen Modellbahn-Magazin, veröffentlicht.

So ergab es sich, dass Loisl von der Ausgabe im Dezember 1989 bis zu seinem Tod im Jahre 2006 mit seinen Anlagenvorschlägen und Illustrationen bei der LOKI massgeblich mit an Bord war. Er zeichnete etwa den Bahnhof von Bad Dachsensburg in verschiedenen Epochen ab 1880 für eine Artikelserie von Bruno Kalberer. Ebenso erfand

er die Biberwiler Eisenbahngesellschaft als fiktives Vorbild und Fantasiewelt, in der er sich als Autor ausleben konnte. «Loisl hat der LOKI wirklich eine Seele eingehaucht», sagt Kalberer rückblickend über Rudolf Merz, zu dem er eine spezielle Freundschaft pflegte. So musizierte er an dessen Abdankung 2006 in Kloten und hielt auch die Ansprache. Und er veröffentlichte einen Nachruf in der LOKI unter dem Titel «Die letzte Reise von Loisl» mit einer Galerie von dessen Bildern. Seine Maxime sei gewesen, nie gegen etwas zu agieren, sondern immer dafür, denn das bringe Glück: So bleibt der im Alter von 73 Jahren verstorbene Rudolf Merz René Stamm in Erinnerung.

Stamm kommt noch eine kleine Geschichte zur Metro Paris in den Sinn: Als er an der Rail-In 1988 in Interlaken einen Stand betreute, entdeckte er dort zu seiner grossen Überraschung beim Bahnhof Interlaken West einen ausgestellten Metrozug vom Typ MI 84. Nach einer Unterredung mit dem RATP-Personal unterbreitete er dem Verkehrsverein Interlaken den Vorschlag, den Zug auf den Namen Interlaken zu taufen und dies mit dem Anbringen des Gemeindewappens mit dem Steinbock, der die Vorderläufe hochstreckt, an den Stirnfronten zu symbolisieren. Die Begeisterung über diese Idee war gross, und so lud Interlaken eine Woche später zur Taufe ein.

Begeisterung habe auch in Paris geherrscht, wo die Zugführer darum gestritten hätten, wer den Zug mit der Nummer 8441 fahren dürfe, erzählt Stamm. Wegen der vielen Einsätze und erforderlichen Reinigungen zeigten die Wappen bald Abnutzungerscheinungen. Laut Stamm kam daher aus Paris bald die Anfrage nach Ersatz. Der Interlakner Verkehrsverein, die BLS und Walter Ellenberger, OK-Präsident der Rail-In, fanden eine Lösung für neue Wappen. Diese reisten nach Paris und einige Wochen später zur zweiten Zugtaufe auch eine Berner Delegation. Der 8441 war übrigens der erste Zug der Metro, der Wappen getragen hat.

Andreas Tschopp

Foto: Dähler Interlaken, Sg. René Stamm



Metrozugtaufe 1988 (v. l.): Verkehrsdirektor Urs Zaugg, Gemeindepräsident Ernst Peter Josi, René Stamm, Bernard Gounou (RATP), Walter Ellenberger, Leiter Rail-In-Club, und Pierre Griffe, Chef Zugförderung RATP Paris.



Foto: RATP, Sg. René Stamm

Grosse Taufe in Paris im Depot Boissy mit René Stamm (Vierter v. l.): Der Triebwagen MI 8441 erhält seitlich neue Metallwappen und ist Liebling des Fahrpersonals. Es ist der erste Zug bei der Metro, der getauft wurde.



So hat Loisl den Bahnhof von Bad Dachsburg illustriert.

Foto: zlg

Foto: Bruno Kalberer




Bruno Kalberer (rechts) 2008 mit LOKI-Spezial-Autor Gian Brüngerger.

ausdrückt, suchte er mit von Meyenburg nach Möglichkeiten zur Übernahme. Dafür gründeten sie den Verlag Lokpress, der während acht Jahren die LOKI herausgab. Gedruckt wurde das Magazin zunächst weiter in Goldach, ehe die neuen Herausgeber für Druck und Vorstufe die Stämpfli Verlag AG in Bern wählten, an die die LOKI 2016 vollständig übergang. «Es war eine ganz tolle Zusammenarbeit», stellt Bruno Kalberer rückblickend fest.

Grosses Vertrauen erlebt

Für Bruno Kalberer war die LOKI-Zeit geprägt von persönlichen Beziehungen zur Modellbahnszene. Dabei entstanden gute Kontakte bis hin zu Freundschaften zu Autoren, Modellbahnern in- und ausländischen Redaktionen, Firmeninhabern oder den Machern der TV-Sendung «Eisenbahn-Romantik» im SWR. Dafür sei er sehr dankbar, auch für den gegenseitigen Respekt und das Vertrauen, sagt Kalberer. René Stamm

erzählt noch davon, dass er in Nürnberg Modelle der Konkurrenz zum Fotografieren an den eigenen Stand habe mitnehmen können. Denn es habe «hundertprozentiges Vertrauen geherrscht».

Stamm und Kalberer heben das familiäre zwischen Herstellern und Fachmedien als Besonderheit der gemeinsamen Ära hervor. «Wir haben nicht nur gearbeitet, sondern gelebt für die LOKI», betonen die beiden abschliessend. 



Kalberer fährt zusammen mit Enkel Phil mit seiner Parkbahnlok.

Foto: Stephan Kraus

Foto: Maria Pitanié



Freundschaftspflege auch unter LOKI-Mitarbeitern, hier 2004 vor einem Salonwagen der WSB (Wymen- und Suhrentalbahn). Zu sehen sind kniend in der Mitte Loisl (mit hellem Regenmantel) und rechts daneben Bruno Kalberer sowie hinten rechts aussen Martin von Meyenburg und links daneben René Stamm.

LOKI intern | 40 Jahre LOKI – Leserbefragung

Wir haben gefragt – Sie haben geantwortet

Von Zoltan Tamassy

Mit der Aufforderung «Feiern Sie mit uns!» liessen wir Sie, liebe Leserinnen und Leser, in der LOKI 10|2020 wissen, dass wir im Dezember das 40-jährige Bestehen feiern. Wir hatten Sie gebeten, zu drei Fragen (So kam ich zur LOKI, Ich und die LOKI, Mein LOKI-Lieblingsartikel) ein paar Zeilen zu verfassen

und uns diese zuzuschicken. Der Rückfluss war üppig. Natürlich würde es den Rahmen dieser LOKI sprengen, alles abzudrucken. Auf den kommenden Seiten werden Sie daher bloss die aus unserer Sicht interessantesten Ausschnitte aus den Zuschriften finden. Wir danken allen recht herzlich, die sich an der Leserbefragung beteiligt haben.

Die kompletten Texte haben wir exklusiv für LOKI-Abonnenten hier aufgeschaltet.



www.loki.ch/leserumfrage

So kam ich zur LOKI

Ich bin zur LOKI gekommen, weil ich früher immer, wenn wir dem Zug in die Ferien gereist sind, ein Heft auswählen durfte. Und ich fand die LOKI immer mit Abstand am besten. Irgendwann später habe ich dann das Abo geschenkt bekommen, und seither kaufe ich es jedes Jahr. Ich lese das Heft immer sehr gerne, und im Modelleisenbahn-Jugendclub, in dem ich Mitglied bin, haben wir das Abo auch. Und als uns einmal langweilig war, sind wir auf einen Artikel über einen Maggi-Wagen gestossen. Darüber haben wir uns sehr amüsiert und weitere gesucht und gefunden. **Nick**

Es begann mit der grossen Bahn, genauer mit einer Verspätung und einem längeren Aufenthalt am Hauptbahnhof Bremen. Der Kiosk dort ist sehr gut sortiert, und ich fand die LOKI. Sie ist das erste und einzige Magazin, das ich im Abo habe. Als jemand, der seine Kindheit in der Romandie verbracht und auch heute noch ein Herz für die MOB hat, trage ich mit der LOKI und meiner bergigen Modellbahnanlage ein Stück Schweiz bei mir. **Mirco Dalos**

Meinen ersten Kontakt zur LOKI hatte ich Anfang 2000 in unserer Stadtbücherei: Neben all den Modellbahnmagazinen aus dem deutschsprachigen Raum gab es ein Fach, in dem die LOKI lag. Nahezu bei jedem Be-

such der Bücherei habe ich mir ein Exemplar der LOKI ausgeliehen. Anfang dieses Jahres entstand in mir der Wunsch, wieder ein Modellbahnmagazin zu abonnieren. Spontan dachte ich gleich an die LOKI, fragte mich aber selbstkritisch, ob sie nicht doch zu schweizerisch sei. Daraufhin habe ich mir die aus Deutschland kommenden Zeitschriften nochmals genauer angesehen, der Entscheid für die LOKI war schnell klar.

Stefan Fiene



An die erste Ausgabe der «Modell-Eisenbahn» kann ich mich noch gut erinnern (mein Jahrgang ist 1939). Es war ein Flyer, der die neue Zeitschrift ankündigte, und ich freute mich auf die erste Ausgabe und habe seither keine verpasst! In der «Eisenbahn-Zeitschrift» hatte es viele interessante Artikel, es wurde dort auch vielfach auf Basteleien mit Modellautos hingewiesen, was ich in der LOKI ein wenig vermisste. Aus den früheren Ausgaben habe ich die Bilder von Loisl noch in bester Erinnerung, und über die Fähigkeiten von Henrik Praetorius habe ich immer gestaunt. **Alfred Götz**

Er hiess glaub Tobler. Jedenfalls nahm er mit mir als damaligem Präsidenten der Reppischtaler Eisenbahnamateure (REA) Kontakt auf, um abzuklären, ob wir ab Ausgabe Nr. 1 der «Modell-Eisenbahn» den Baubeschrieb «Wir bauen einen Rangiertraktor SBB Te' in Spur 0» publizieren würden. Gesagt, getan, obwohl wir als SVEA-Mitgliedsclub der neuen Konkurrenz zum «Eisenbahn-Amateur» mit gemischten Gefühlen entgegensahen. Aber das grosse, teilweise farbige Format der «Modell-Eisenbahn» liess unsere Herzen höherschlagen und gab Raum für einen ausführlichen Baubeschrieb. **Andreas Häni**

In einer deutschen Eisenbahnzeitschrift sah ich eine Werbeanzeige für die neue «Eisenbahn-Zeitschrift». Die hohe Qualität der Beiträge und Fotos faszinierte mich so, dass es nicht beim Kauf eines Hefts blieb, sondern ein Abo daraus wurde. Als dann «Die Modell-Eisenbahn» und die «Eisenbahn-Zeitschrift» fusionierten, blieb ich der LOKI treu, quasi dem Besten aus zwei Welten! Auch die beiden LOKI-Leserreisen 1991 und 1992 blieben mir noch sehr lange in Erinnerung. **Robert Schindler**

Zur LOKI bzw. «Modell-Eisenbahn» hatte ich den ersten Kontakt als kleiner Junge. Mein Vater hatte eine ganze Schublade dieser Hefte, die ich jeweils ausräumte und dann mit Freude die Bilder anschaute. Diese

Begeisterung für (Modell-)Eisenbahnen blieb von meinen Eltern und Grosseltern nicht unbemerkt, so bekam ich zum vierten Geburtstag eine Märklin-Alpha-Bahn. Seit diesem Tag bin ich dem Hobby Modelleisenbahn treu geblieben. An Weihnachten 2003, ich war 14 Jahre alt, schenkte mir die Grossmutter ein LOKI-Abo. Mittlerweile sind 17 Jahre ins Land gezogen, und die Grossmutter ist vor fünf Jahren leider verstorben. Was von ihr nebst zahlreichen Erinnerungen und Fotos ebenfalls geblieben ist, ist das LOKI-Abo. So erinnere ich mich jeden Monat, wenn ich die LOKI aus dem Briefkasten nehme, an mein «Grosi». **Marcel Roos**

Meine Eltern schenkten mir im Jahre 1981 oder 1982 (genau weiss ich es nicht mehr) auf meine Bitte hin zum Geburtstag ein Abonnement der Vorgängerzeitschrift «Die Modell-Eisenbahn». Seither bin ich ununterbrochen Abonnent der Folgezeitschriften bis heute. **Jürg Ryser**

Ganz herzlich gratuliere ich Ihnen zum Jubiläum «40 Jahre LOKI». Die LOKI wie auch die Vorgängerzeitschriften begleiten mich seit meiner Kindheit. Als kleiner Bub sah ich mir die Bilder in den Magazinen meines Vaters an, in der Jugend las ich die Berichte, und vor ein paar Jahren hat das Abo der Zeitschrift von meinem Vater zu mir gewechselt. Vielen Dank für 40 Jahre beste Unterhaltung und Informationen über die Schweizer Modelleisenbahnszene und deren Markt. Machen Sie bitte weiter so. **Fabian Spichtig**

Vor 26 Jahren lernte ich meine Lebenspartnerin kennen. Auf unseren gemeinsamen Reisen wurde es alsbald zur Gewohnheit, dass sie mir als Ferienlektüre den «Playboy» kaufte. Als wir wieder mal auf Reisen waren und am Kiosk etwas stöberten, habe ich meine Partnerin ganz leise gefragt, ob ich anstelle des «Playboys» die LOKI als Ferienlektüre haben könnte – dies löste bei ihr zwar ein grosses Fragezeichen aus und wurde mit einem ungläubigen Blick quittiert. Aber seither ist die LOKI nicht nur meine Ferienlektüre, sie ist auch mein alljährliches Weihnachtsgeschenk in Form eines Abos. **Ruedi Steinle**

Unser damaliger Ausbilder bei der Kreistelefon-Direktion St. Gallen (heute natürlich Swisscom), Heiner Dornbier, hat uns in der Klasse von seiner Anlage erzählt. Dabei

hat er uns auch von dem demnächst erscheinenden Modellbahnheft erzählt. Ich habe mir die erste Ausgabe angeschaut und das Magazin sofort abonniert. Dass er darin einen Artikel («Schluss mit verschmorten SRKs») geschrieben hat, hat er bescheidenweise nicht erwähnt. Ich hatte damals eine kleine N-Anlage im Bau, und diese Weichenansteuerung kam mir sehr gelegen. Leider ist Heiner Dornbier vor einigen Jahren bereits verstorben.

Bruno Verardo

Herzliche Gratulation zum Jubiläum, und damit kann ich mir auch selber ein bisschen gratulieren. Ich bin nämlich bereits 1981 zur LOKI (oder damals noch «Modell-Eisenbahn») gestossen, das Heft 12 | 1981 war damals eine Offenbarung für mich. So wurde mein erster Lehrlingslohn gut in ein Abo investiert, und wenn später das Hobby auch zeitweise in den Hintergrund treten musste, die LOKI als Informationsquelle blieb erhalten. So ist in meiner Bibliothek die gesamte LOKI vorhanden, die ich quer durch alle Jahrgänge immer wieder gerne konsultiere.

Martin Zimmermann

Ich und die LOKI

Für mich liegt der Charme der LOKI in der besonderen Art und Weise, wie Berge und Basteln, FineScale und Freude, Menschen und Modellbahn, Spezialistentum und Spielen, Technik und Träume zusammenkom-

loge Ausgabe in meinem Briefkasten vorfinden zu können (Sie merken, Ihr digitales Angebot spielt für mich keine Rolle).

Stefan Fiene

Als ich acht Jahre alt war, hatten mein Vater und ich das Heft «Die Modell-Eisenbahn» abonniert. Wir hatten, wie heute auch, schon damals eine H0-Anlage zusammen im Aufbau und wollten uns natürlich über Neuigkeiten informieren und Tipps für den Weiterbau erhalten. Eines Tages wollte ich die riesige Sammlung an Informationen in irgendeiner Form sortieren bzw. organisieren. Da ich zu diesem Zeitpunkt sehr viel mit MS Access arbeitete, kam mir die Idee einer Datenbank mit Volltextsuche. Während des Programmierens hatte ich die Idee, die Datenbank auch mit Gleichgesinnten zu teilen, und ich kontaktierte die LOKI-Redaktion, die damals von Bruno Kalberer angeführt wurde. Es war einer dieser Momente, wo beidseitig eine Idee entsteht und man zum richtigen Zeitpunkt die richtige Frage stellt. So kam es, dass ich für die LOKI zu deren 25. Jubiläum die CD mit dem Inhaltsverzeichnis der ersten 25 Jahre erstellte. Aus diesem Projekt ergab sich dann eine langjährige Zusammenarbeit, wobei ich bis vor ein paar Jahren die Website betreute und jeweils aktualisierte. **Marco Gut**

Jeden Monat warte ich voller Vorfreude auf die neue LOKI. Nach dem Lesen bekommt sie mein Sohn, dem offenbar der Eisenbahnvirus in die Wiege gelegt wurde. Und bald werden auch die Enkel sie lesen, die immer viel Freude haben, wenn sie mit Grosspapa an der Modellbahnanlage basteln und spielen dürfen. **Kurt Meier**

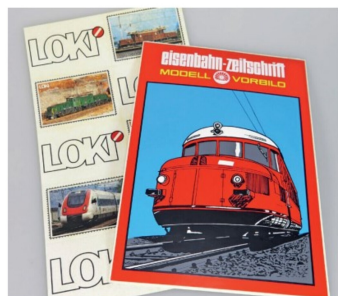
Ich war dreimal wegen Unfällen längere Zeit ausser Gefecht. Es wurde mir nie langweilig, ich hatte ja die LOKI-Sonderhefte etc. Wenn man zwei Monate lang nichts tun darf: ideal. Dank der LOKI habe ich bei meiner Anlage so einige Bauanleitungen umsetzen können. Sei es für den Rahmenaufbau mit Gewindestangen oder Kurvenüberhöhungen und, und, und. Es hat immer etwas, das ich wieder in den alten LOKI-Heftli nachschauen kann. **Luzi Michel**

Als Krankenpfleger suchte ich letztes Jahr mit 56 Jahren eine neue Stelle, wo ich eventuell auch meine musikalischen Begabungen einbringen könnte, da ich nebenberuflich noch eine Ausbildung in Musiktherapie



men. Es kommt dem sehr nahe, was ich für mich selber mit meinem Spielen mit der Modellbahn und meinem Interesse zur «grossen» Eisenbahn verbinde. Ich finde die Klarheit und Schlichtheit des Layouts sehr ansprechend. Als Informatiker bin ich so froh, Monat für Monat eine so schöne ana-

begonnen habe. In meinem Wohnkanton Aargau gestaltete sich dies als schwierig, darauf riet mir eine Arbeitskollegin, ich solle mich doch im Kanton Zürich bewerben, da seien Leute mit speziellen Kompetenzen noch mehr gefragt. Zu Hause hatte ich die LOKI 2 | 2016 mit einem Artikel über eine H0-Modelleisenbahn im Alterszentrum im Wisli in Richterswil. Ich dachte mir, ein Betrieb, der eine Modelleisenbahn hat, kann kein schlechter Betrieb sein, und



schrrieb eine Blindbewerbung. Zwei Tage später kam ein Anruf der Zentrumsleiterin, und ich konnte mich vorstellen gehen. An das Vorstellungsgespräch nahm ich natürlich die genannte LOKI-Ausgabe mit! Die Stelle habe ich bekommen, und im Betrieb bin ich nun als jener, welcher sich wegen der Modelleisenbahn beworben hat, bekannt. Obwohl noch in der Ausbildung, darf ich seit April dieses Jahres bereits zehn Prozent musktherapeutisch arbeiten. Dank der LOKI habe ich meine Traumstelle gefunden!

Beat Muggli

Vom Hobby zum Beruf und zurück ist einfach verrückt. Vom Lokführer, Lokfahrer und LOKI-Leser zum LOKI-Autor. Ein absolutes «Wohlgefühl im Hobbygewühl».

Franz Oesch

Die Mischung machts! Stets aktuelle Informationen darüber, was beim Vorbild läuft, und ausgezeichnete Reportagen über Modellbahnanlagen, Tests und Museumsbesuche runden jedes Heft ab. Weiter so! Auch die Sonderhefte (in meinem Fall die über die Loks der RhB) sind von ausgezeichneter Qualität.

Robert Schindler

Als ich eine Modellbahnanlage plante, holte ich mir Wissenswertes dazu aus der Zeitschrift «Die Modell-Eisenbahn». Aus Platzgründen kam nur die Spur N infrage. Produktwahl, Anlagenpläne, Schienenmaterial, alles las ich gründlich und mehrere Male durch, bevor ich mich für Produkte aus der Firma Arnold entschied. Inspiriert durch Modul- und Kleinanlagen

in der «Modell-Eisenbahn» baute ich betriebsfähige Kleinanlagen für Hobby- und Berufsausstellungen, die ich an interessierte Kinder oder Erwachsene weitergab. Bei jeder Anlage holte ich mir aus der LOKI die neuesten Vorschläge und Ideen. In meiner Bibliothek findet man auch Erläuterungen zu elektronischen Begriffen wie Dioden, Gleichrichter, Kondensatoren und Widerstandswerte, alles Themen, die ich aus der Zeitschrift für mich katalogisiert habe. Dadurch habe ich mich in die Elektronik eingearbeitet und baue mir heute einiges selbst oder löte Bausätze selbst zusammen.

Hansueli Rolli

Von Kindesbeinen an begeisterter H0-Modellbahner erstand ich 1980 «Die Modell-Eisenbahn» Nummer 1. Kurz danach kam ich mit dem Redaktionsteam der Zeitschrift in Kontakt und versuchte mich als Schreiberling. So entstanden die drei Beiträge, «Achttürtiger EBT-Personenwagen», «Elektrotechnik» (zusammen mit Herrn Dornbierer) und «Knie-Zug». Beim Bau des Eigenheims wurde ein Hobbyraum auf der Garage realisiert. Nun reifte der Gedanke, doch endlich eine einfache Fahranlage zu verwirklichen. Wie unter http://mrvrfer.ch/modellbahn/index_d.html ersichtlich, wagte ich den Schritt 2011 zusammen mit meinem Sohn Mathias. Der Zeitschrift «Die Modell-Eisenbahn»/LOKI bin ich all die Jahre treu geblieben. Dies vor allem auch dank den Baubeiträgen.

Werner Rufer

Ich freue mich jedes Mal, wenn ich die LOKI aus dem Briefkasten nehme. Ich lese fast alle Artikel durch, sodass ich sie erst kurz vor der nächsten Ausgabe zur Seite lege. In den vergangenen 40 Jahren habe ich jeweils die Ausgabe mit dem Nürnberger Messebericht behalten.

Bruno Verardo

Es war ein verregneter Sommer in den 1980er-Jahren, als ich auf eine Nummer der «Modell-Eisenbahn» stiess. Interessante Artikel und tolle Bilder – genau das Richtige. Dass ich zum Wiederholungstäter wurde, hing vor allem mit Loisl zusammen: Es war ein Genuss, seine durchdachten Anlagenvorschläge zu studieren. Als ich schliesslich 1995 einen Bastelraum mieten konnte, machte es sich bezahlt, alle Vorschläge aufbewahrt zu haben. Ich konnte einen davon – mit meiner Ehefrau zusammen – in die Tat umsetzen. Die Freude hat bis heute gehalten.

Thomas Wenger

Wann die LOKI zu mir kam Weiss ich nicht mehr
Wie sie mich danach in Beschlag nahm Das betone ich nun sehr!

Lange «Die Modelleisenbahn»
Danach die kurze «LOKI»
Sehen mich im Fieberwahn
Auf der Suche nach 'nem Krokil!

Der Herr aus dem hohen Norden
Und Loisl, der elegante Zeichner mit Béret
Was ist aus Ihnen geworden?
Wo sind sie nur, herrje?

Gebaute Anlagen in H null
Oder Anleitungen «Fast schon Kunst»
Ob Zellweger, von Meyenburg oder Kull
Alles im Modell gewinnt meine Gunst!

Sobald das Heft erscheint
Verschlinge ich Seite um Seite
Die Frage nach der Zeit wird dann verneint
Meine Frau sucht dann das Weite!

Mein Tinnitus verschwindet dann für
diese Stunden
Meine Schmerzen sind dahin
Ich gebe es zu – unumwunden
Für mich macht die LOKI Sinn!

Hans-Peter Vetter

Mein LOKI-Lieblingsartikel

Den gibt es für mich nicht. Ich lese fast alle Berichte gleich gern. Was mir vielleicht etwas fehlt, sind Berichte über nicht so perfekte Modelleisenbahnanlagen, zum Beispiel Fussbodenanlagen, wo der Nachwuchs so richtig Betrieb macht. Die perfekten Anlagen schrecken für meine Begriffe vor dem Hobby Modelleisenbahn mehr ab, als sie nützen.

Jens Bönning

Sehr gefallen hat mir der Bericht über die LEGO-Bahn. Das war eine tolle Überraschung und ein tolles Porträt einer Anlage, die von einer Frau gestaltet wurde. Davon wünsche ich mir mehr.

Mirco Dalos

Meine Lieblingsartikel sind die Vorstellungen von Lokomotiven der Schweiz und den entsprechenden Modellen. Das Heft «Die Modell-Eisenbahn» mit der Ae 6/6 – meiner Lieblingslok – ist fast auseinandergefallen, so oft hatte ich es in der Hand.

Kurt Meier

Seit meiner Emeritierung vor 15 Jahren habe ich mehr Zeit. So habe ich die Strecke Baden-Seldwyla (pardon, Zürich) von Baden bis Dietikon in Modulen nachgebaut. Hier dampft normalerweise die Spanisch-Brötli-Bahn, zwischendurch aber auch der «Elefant», der «Habersack» oder das braune «Krokodil». Anregung zum Anlagenbau gab mir der Beitrag von Paul Studer in der LOKI 11 | 2007.

Christoph Schwengeler

Die kleine Zeitreise



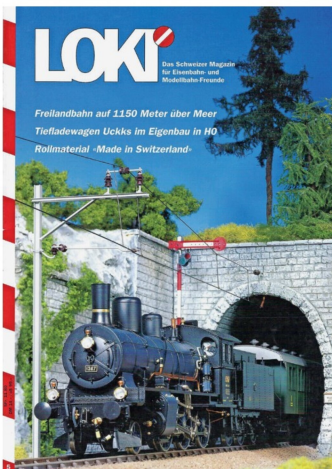
1980 erschien im Dezember die erste Ausgabe der Zeitschrift «Die Modell-Eisenbahn».



1987 startete mit der «Eisenbahn-Zeitschrift» ein neues Heft über Vorbild und Modell.



1988 erhielt die ME zusätzlich den Claim «Die Schweizer Zeitschrift für den Modellbahnfreund».



1999 wartete die LOKI mit einem neuen Auftritt auf. Der rot-weiße Balken ist geboren.

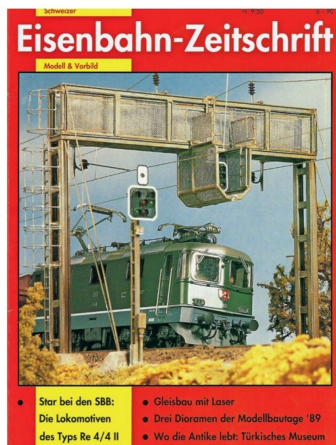


2004 folgten ein kompletter Designrelaunch und der festgelegte Schwerpunkt auf die Modellbahn.



2015 Nach vielen bunten Covern erscheint die LOKI seit 2015 nur noch in grüner Farbe.

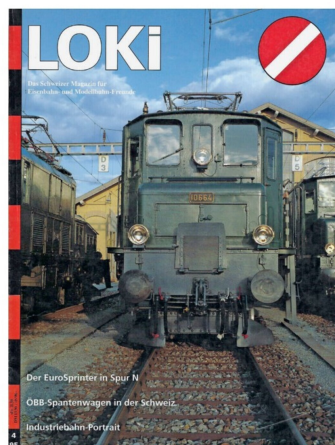
Die Titelseiten sind das Gesicht einer Zeitschrift und widerspiegeln auch den jeweiligen Zeitgeist. In all den Jahren haben sie sich bei der LOKI und ihren Vorgängerzeitschriften immer wieder verändert. Wir führen Sie durch eine kleine Zeitreise der Frontseiten.



1990 überraschte die EZ ihre Leser mit einem neu gestalteten, modernen Auftritt.



1991 wurde aus ME und EZ die LOKI. Ab der Ausgabe 4 | 1991 wurden die Kräfte neu gebündelt.



1995 schlich sich wieder ein Claim auf das Cover der LOKI wie auch ab und zu ein Vorbildfoto.



2019 Der Claim lautet seit 2019 geschlechterneutral «Das Schweizer Modellbahnmagazin».





LOKI intern | 40 Jahre LOKI – 40 Jahre LOKI-Mitarbeiter René Stamm

Ausstellung, Messen und Fahrten – ein Rückblick

Kaum zu glauben: Mit dem Autor René Stamm begleitet ein wertvoller Mitarbeiter die LOKI bzw. ihre Vorgängerzeitschrift gleich lange, wie sie existiert. Neben der Tatsache, dass er heute der einzige Autor erster Stunde ist, handelt es sich bei ihm auch um den ältesten LOKI-Autor. Lesen wir doch von seinen Erzählungen aus der LOKI-Geschichte.

Von René Stamm (Text/Fotos) und Christian Zellweger (Fotos)

Wie ich zur Zusammenarbeit mit der LOKI gekommen bin? Klar, an einer Ausstellung! An der IMARO 1980 in Rorschach war ich am Stand der Retima, der damaligen Generalvertretung von Lima, tätig. In einer Pause schlenderte ich interessiert durch die Räume, um die Angebote zu betrachten. Da stand ich plötzlich vor dem Tisch der «Modell-Eisenbahn», die um Abonnenten warb. Eine grossartige Sache für die Schweizer Eisenbahnfreunde: endlich eine eigene, inländische Zeitschrift. Nach einem Gespräch mit dem kommenden Redaktor René Tobler verliess ich den Stand nicht als Abonnent, sondern bereits als Mitarbeiter. Bei Heft Nummer 1 war ich mit der Vorstellung des Gepäck-Posttriebwagens FZe 6/6 der Chemin de fer Montreux Ober-

landernois (MOB) mit von der Partie. Zusammen mit Loisl wurde so die Artikelserie «Vorbild & Modell» erfunden.

Die Messe

Da ist eine Messe, die im Fokus steht, nämlich die Nürnberger Spielzeugmesse. Sie war in den letzten 40 Jahren für unsere Zeitschrift ein wichtiger Fixpunkt. Sie selbst hat sich, wie auch unsere Hefte, im Laufe der Zeit gewaltig verändert.

Bei unserem ersten Besuch im Februar 1981 fand im grossen Messekomplex die Ausstellung der Modellbahnhersteller in der Halle D statt. Die Hallengänge waren sehr eng, denn es mussten viele Aussteller untergebracht werden. Damals konnten sich auch kleinere Hersteller einen Stand-

platz leisten. Und die Tatsache, dass die Grossen wie Märklin, Roco, Lima, Fleischmann oder Rivarossi mit fast festungsartigen Ständen ihre Jahresneuheiten wirklich nur an der Messe zum ersten Mal zeigten, führte zu einem Grossandrang.

Einkäufer aus der ganzen Welt gaben sich ein Stelldichein, und dazu kamen noch, eigentlich unberechtigt, unzählige Modellbahner – auch aus der Schweiz –, die ihren Wissensdurst direkt an der Quelle löschen wollten. Ein grosses Gedränge war das Resultat, und dazu wehte oft noch der Duft der weiten Welt durch die Gänge. Für die Hobbybesucher waren keine Garderoben vorgesehen, sodass sie in den dicken Winterkleidern und mit Hut durch die Halle ziehen mussten.

Foto: Hans Roth



Der Anfang einer erfolgreichen Artikelserie startete bereits mit der ersten Ausgabe.



PIKO immer optimistisch! Dr. René Wilfer stets mit seiner persönlichen Jahresbrille, hier 2012.

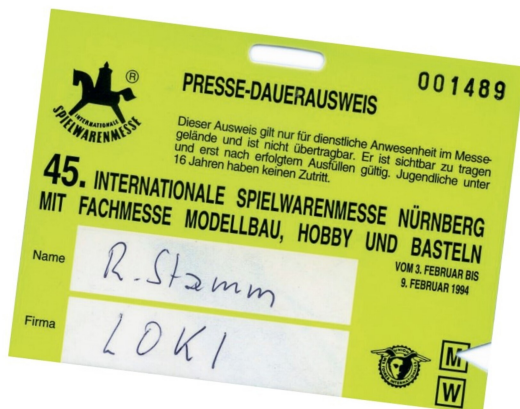


An Ländertischen wurden die Einkäufer von den jeweiligen Vertretern bedient.

Nach und nach entstanden im Lauf der Zeit zusätzliche Hallen, und Umzüge wurden vorgenommen. Die Modelleisenbahnen zogen in die Halle 4 ein, dann kam die Halle 7B und die Halle 7. Die Arbeitseinsätze verbesserten sich für die Presseleute dadurch erheblich. Leider führten auch das Verschwinden der vielen Kleinserienhersteller und Fusionen bei den Grossen zu Änderungen bei den Platzbedürfnissen. Zur Verminderung des Gedränges trugen aber auch die Anpassungen bei den Besuchern bei. Heute kann jeder Einkäufer seine Einkäufe über das Internet tätigen, und ungeduldige Modelleisenbahner können die Neuheiten fürs kommende Jahr gleichentags schon zum Jahresbeginn betrachten.

Die Arbeit des Redaktionsteams

Damit ein übersichtlicher und aussagekräftiger Messebericht erstellt werden kann, ist viel Arbeit erforderlich. In den ersten Jahren unserer Besuche wurde die ganze Ausstellung durchjagt und nach Schweizer Modellen gesucht. Die Aussteller übergaben uns Prospekte und zusätzliche Angaben. Fotos vom Modell wurden sogleich vor Ort gemacht. Anschliessend ging es weiter zum nächsten Stand. Schliesslich zog man sich ins Pressezentrum der Messe zurück, redigierte den Artikel und übermittelte ihn mittels Telex an die Redaktion in Goldach. Die Übermittlung dauerte beim ersten Bericht rund 40 Minuten, und es wurden mehrere Meter Papier ausgedruckt. Nach erfolgreicher Tat setzte sich die Messeberichtequipe ins Auto und fuhr gleichentags wieder nach Hause.



Das begehrte Ding, das uns Zutritt zu allen Ständen ermöglichte.



Paolo Bisazza, Inhaber der Firma LIMA, präsentiert unserem Mitarbeiter René Stamm (links) den neu überarbeiteten HO-Triebwagen RBe 4/4 der SBB

Ein Bild mit Text aus der ME 4/1982, dem ersten Messebericht des noch jungen Redaktionsteams.

Diese Arbeitsweise veränderte sich dann im Laufe der Zeit stark. Um gründlicher arbeiten zu können und die Bildqualität zu verbessern, waren neue Lösungen zu finden. Als «Die Modell-Eisenbahn» an der Messe einen eigenen Stand hatte, konnte dort ein kleines Studio aufgebaut werden. Läufer holten die zu fotografierenden Modelle beim Hersteller, brachten sie ins Studio und dann wieder dem Eigentümer zurück. Redaktor und Fotograf Christian Zellweger immer am Drücker. Hoekstra, Weber und Stamm waren die Leute unterwegs. Voraussetzung war gegenseitiges Vertrauen, und das war da. Trotz der grossen Arbeit war die Stimmung im Team immer grossartig. Sprüche und kleine Gegebenheiten liessen oft die Müdigkeit vergessen. Glücklicherweise kamen auch erste PC zu uns und

halfen bei der raschen Textverarbeitung. Die Fotos wurden in Schnelllabors in Nürnberg direkt entwickelt. Wie konnte es anders sein. Aus Kostengründen wurde uns aber das «Glück» nach einigen Jahren weggenommen. Dank guter Beziehung zu den Messeleuten fanden wir aber bei Lima und später auch bei HAG weitere Bleiben, sogar mit freundschaftlichem Anschluss. Aber ein winziges Problem gab es: Ein neues Märklin-Modell im Stand des Konkurrenten? Keine Angst, Diskretion wurde von uns immer garantiert.

Dank der Digitalisierung in den letzten Jahren gab es weitere Verbesserungen und Erleichterungen. Digitalfotografie und Mailverkehr ermöglichten kürzere Abläufe mit Zeitersparnis. So kam es, dass in den letzten Jahren mit Bruno Kalberer und Martin

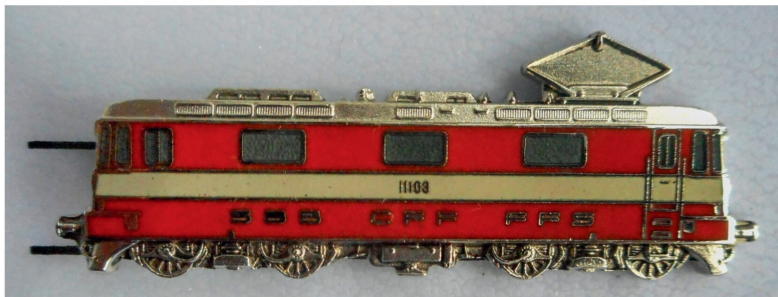
von Meyenburg meine Arbeit zum Genuss wurde. Weniger laufen, dafür schreiben. Ein Abend mit gemütlichem Beisammensein war immer wieder drin. Und als Höhepunkt: In späten Stunden wurde ich von beiden Herren jeweils nach Hause gefahren. In meine ruhige Unterkunft beim Südfriedhof; auch immer die Gleiche, seit 1980! Nach 37 Jahren verliess ich die Messeluft schliesslich 2017 ein letztes Mal. Ehrlich gesagt, ich vermisse sie schon, und während der Dauer der letzten Messen schaute ich am Morgen zu Hause den örtlichen Wetterkanal. Nein, neue Modelle habe ich dabei keine entdeckt, aber dafür das Wetter. Und das war auch etwas.

Fahrten

Da fällt mir noch ein: In der Geschichte der Zeitschrift waren ab und zu auch Leserreisen im Angebot, welche immer grossen Anklang fanden. Die erste Reise führte in die Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden. Abgeholt wurde die Gesellschaft am SBB-Bahnhof mit dem historischen Zug der Brauerei. Nach der interessanten Betriebsbesichtigung gab es als fröhlichen Abschluss ein kräftiges Zvieri.

Tag der schwarzen Becher

Etwas komplizierter war die grosse Reise «ME-Express» mit alten Lokomotiven von 1986. Organisiert wurde sie von Robert Doll, damals auch ein ME-Mitarbeiter. Sie startete in Bern, und die Berner hatten das Sagen. In der Begleitcrew waren Susanne und Hanspeter, Freunde von uns, Sohn Martin mit Schulkollege Hans (beide fürs Wäggeli), Marianne, meine Frau, und ich. Der Zug bestand aus acht Wagen unterschiedlicher Bauart, ergänzt durch einen Buffetwagen der Südostbahn (SOB). Zugfahrzeug



Und manchmal gab es bei unseren Besuchen auch ein kleines Dankeschön: Krawattennadeln von Fulgurex oder Lemaco.

Spezial-
billett zur
Rail-In 88.





Noch ahnt das Buffetteam nichts von den schwarzen Bechern.



Der Zug ändert in Wädenswil die Fahrtrichtung und wird neu formiert.




Nochmals getoppt, jetzt sind Dampfkraft am Werk: der ME-Sonderzug unterwegs im Toggenburg.



Der ME-Express von 1986 mit neun Wagen auf Fahrt durch das Hochmoor von Rothenturm.

war die Be 4/7 12504. Wir waren nicht nur Mitreisende, sondern auch verantwortlich für den Kampf gegen Durst und Hunger. Der Buffetwagen wurde im Bahnhof Bern gemeinsam beladen, und schon ging es los. Die Reise führte Richtung Olten und Aarau. Der erste Halt war in Rotkreuz. Danach ging es weiter nach Arth-Goldau. Hier gab es bei den Lokomotiven Zuwachs. Verstärkt durch die Be 6/8^{III} 13302 und die Ce 6/8^{II} 14253 erreichte der Zug nach der Fahrt über den Sattel Wädenswil. Die Be 4/7 blieb hier zurück. Weiter führte die Fahrt nach Rapperswil, wo zur Überraschung schon wieder ein Lokwechsel stattfand. Angehängt wurden die B 3/4 1367 der SBB und als Vorspann die Eb 3/4 9 der damaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT). Dampf übernahm das Zepher. Und weiter ging es Richtung Rickentunnel. Schon kam die nächste Überraschung. Nein, nicht für die Reisegäste, sondern für das Buffetpersonal. Nach der Durchfahrt des Rickentunnels ohne Licht trauten die «Verpfleger» ihren Augen nicht: So dunkel wie der Tunnel sah nun das gesamte Kunststoffgeschirr aus. Schwarz wie die Nacht, beschichtet durch feinste Rauchpartikel, eben schwarze Becher. Die Beschäftigung war in der Folge gesichert, musste doch alles Material gereinigt und ersetzt werden. Das sind die wahren Freuden einer Dampffahrt. Trotzdem, die Heimfahrt von Romanshorn Richtung Bern ging ohne weitere Überraschungen, mit der Be 4/7 am Zug, zu Ende. Allerseits Zufriedenheit und Freude, später auch immer noch gute Erinnerungen.

Recherchieren, Schreiben, Fotografieren, Messearbeit oder Betreuung eines Verkaufstandes sind interessante Aufgaben, die ich im LOKI-Team fand. Seit 40 Jahren macht das richtig Spaß. 

LOKI intern | 40 Jahre LOKI – Gesichter hinter der LOKI

Mit Herzblut an Bord

Neben dem Herausgebertrio sind noch weitere Personen mitverantwortlich dafür, dass die LOKI jeden Monat bei den Leserinnen und Lesern im Briefkasten landen kann. Hans Roth hat sich auf den Weg nach Bern gemacht und die verschiedenen «LOKI-Macher» am Firmensitz besucht.



Melanie Schweizer und Beat Remund haben bereits unzählige Bilder begutachtet und bei Bedarf entsprechend nachbearbeitet.



Die LOKI-Layouterin Sandra Khlifi und Bettina Duschl, die dem Fehlerteufel an den Kragen geht, klären das weitere Vorgehen ab.



Um ein Inserat in der LOKI zu schalten, sind Manuela Stolina und Willy Beutler von der Mediaberatung und -vermarktung die richtigen Anlaufstellen.

Während des Drucks wurde ein Kontrollbogen des Umschlags der LOKI 11|2020 aus der Maschine gezogen und von Michael Kojan und Roland Balsiger geprüft.



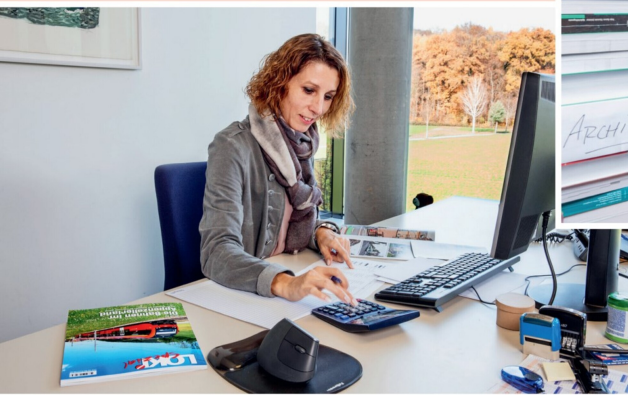
Damit die LOKI auch online als E-Paper gelesen werden kann, lösen Jean-Michel Schaffner und Ulrich Dimigen so manches Schnittstellenproblem.

Die erste Anlaufstelle für alle LOKI-Abonnenten bei Adressänderungen: Lutz Maertin, Cora Grimm und Regina Sarnig vom Abonnementservice und Vertrieb.



Die Bestellungen aus dem LOKI Shop werden von Nico Vermeer versendet.

Stéphanie Burkhard schaut, dass auch ja alle Autoren ihr Honorar ausbezahlt kriegen.



Deborah Steffen, Charlotte Krähenbühl, Laura Ruf und Léonard Marbe von der Marketingabteilung besprechen zusammen künftige Werbemaßnahmen für die LOKI.



LOKI intern | 40 Jahre LOKI

Die Gewinner!

Von Zoltan Tamassy

Die Glücksfee hat entschieden, die Gewinner des LOKI-Jubiläumswettbewerbs stehen fest! Wir von der Herausgeberschaft bedanken uns ganz herzlich für das Mitmachen. Insgesamt haben 449 Personen teilgenommen, wobei die Frage kein einziges Mal falsch beantwortet wurde. Richtig war natürlich die zweite Antwortmöglichkeit: Die beiden Vorgänger-

zeitschriften der LOKI hiessen «Die Modell-Eisenbahn» und «Eisenbahn-Zeitschrift». Und natürlich möchten wir hier die Grosszügigkeit der Hersteller, Händler und Importeure hervorheben: Sie haben die Preise gespendet, auch ihnen gebührt ein herzliches Dankeschön. Die Gewinner sind bereits benachrichtigt, die Preise werden ihnen zugeschiedt.

L.S. Models: SBB Bm 4/4, H0, Art.-Nr. 17066, gespendet von Eyro: Pascal Ulrich, 8636 Wald

Märklin: Niederbordwagen mit Serval CH Armee, H0, Art.-Nr. 47068, gespendet von Märklin: Roland Moser, 8260 Stein am Rhein

Tillig: Kesselwagonsset SoSe Simotra SNCF Ep. IV, H0, Art.-Nr. 50168, gespendet von KML: Martin Berger, 4054 Basel

Kibri: LIEBHERR Mobilkran LTM 1050/3, H0, Art.-Nr. 12503, gespendet von Viessmann: Leo Muff, 6403 Küssnacht am Rigi

Roco: ÖBB-E-Lok Rh 1116 «60 Jahre Roco», H0, Art.-Nr. 70486, gespendet von Roco: Reto Porta, 5105 Auenstein

PIKO: Diesellok Vossloh G 1700 BB, H0, Art.-Nr. 59175, gespendet von ARWICO: Thomas Burkhalter, 8326 Horn

PIKO: E-Lok Vectron BR 193 494 BLS Cargo, H0, Art.-Nr. 59094, gespendet von ARWICO: Nadia Guggiari, 6512 Giubiasco

Noch: Gras-Master 3.0, Art.-Nr. 60110, gespendet von Marcel Weber AG: Markus Hauser, 8404 Winterthur

MDS-Modell: RhB Ge 4/4¹ Werbevariante, N, Art.-Nr. 60000, gespendet von MDS-Modell: Silvio Stucki, 8052 Zürich

Roco: Taschenwagen T3, AAE, H0, Art.-Nr. 76229, gespendet von Roco: Florian Schwarzenauer, 3112 Allmendingen bei Bern

MDS-Modell: RhB Ge 4/4¹ 622 Arosa Hakone Tozan Railway, N, Art.-Nr. 60012, gespendet von MDS-Modell: Alessandro Danti, 6037 Root

Märklin: E-Lok Köfferliok, H0, Art.-Nr. 39520, gespendet von Märklin: Kurt Danhamer, 8340 Hinwil

Minitrix: Schiebewandwagen-Set mit 2 Wagen, N, Art.-Nr. 15307, gespendet von Märklin: Josef Iten, 6023 Rothenburg

MDS-Modell: RhB-Schiebewandwagen-Set Valsar/RhB, N, Art.-Nr. 61005, gespendet von MDS-Modell: Stephan Bättig, 6312 Steinhausen

PIKO: Startset Am 843 mit 4 Güterwagen, H0, Art.-Nr. 59110, gespendet von ARWICO: Ernst Brüttsch, 8450 Andelfingen

Busch: Polizei Neuenburg SoSe, H0, Art.-Nr. 51100.49, gespendet von KML: Anny Wietlisbach, 5314 Kleindöttingen

A.C.M.E.: 3er-Set Kühlwagen Migros SoSe, H0, Art.-Nr. 90100, gespendet von KML: Robert Weiss, 8954 Geroldswil

MDS-Modell: Schiebewandwagen RhB HG Commerciale, N, Art.-Nr. 61003, gespendet von MDS-Modell: Hans Goetschi, 3018 Bern

MDS-Modell: Schiebewandwagen RhB Transportbahn, N, Art.-Nr. 61007, gespendet von MDS-Modell: Jean-Claude Delapierre, 1450 Sainte-Croix

Roco: Taschenwagen T3, AAE, H0, Art.-Nr. 76223, gespendet von Roco: Martin Halter, 9313 Muolen

NOCH
... wie im Original

K M L

A.C.M.E.
ANONIMA COSTRUZIONI MODELLISTICHE EBBATE

ARWICO

MDS-MODELL

mw

märklin

Viessmann

PIKO
TRIX
MINITRIX

Roco

BUSCH

TILLIG **BAHN**

EYRO
Modellbahn GmbH

kibri



Technik | Digitale Startsets in diversen Spuren im Überblick

Komfortabler Start auf dem Teppich

Weihnachten und die Modelleisenbahn, das ist so etwas wie Tradition. Denn gestern wie heute werden gerade an diesem Fest viele Startsets verschenkt. Neben den klassischen analogen sind auch digitale Startsets erhältlich. LOKI-Autor Heiko Herholz gibt einen Überblick über gängige digitale Sets und ihre Möglichkeiten.

Von Heiko Herholz (Text/Fotos)

Meine erste Digitalzentrale war eine Lokmaus 2 aus einem H0-Startset. Um ehrlich zu sein, ich war an den im Startset enthaltenen Fahrzeugen und Gleisen nur mässig interessiert. Für mich war das Set die Möglichkeit, günstig an eine Digitalzentrale für meine Spur-N- und Gartenbahn-Aktivitäten zu gelangen. Jetzt raten Sie mal, was passiert ist. Lok und Wagen aus dem Startset standen irgendwann auf dem Gleis. Es gesellte sich bald eine

zweite Lok dazu. Das Gleis wanderte auf ein Holzbrett. Es wurden immer mehr Loks und Wagen in H0. Das Holzbrett mutierte zu einem FREMO-Modul. Ich bin in den Freundeskreis Europäischer Modellbahner (FREMO) eingetreten und heutzutage dessen Präsident. Und schuld ist eigentlich nur ein Roco-Startset...

Startsets können folglich eine grosse Wirkung entfalten und weitreichende Folgen haben. Das weiss man auch in den Mar-

ketingabteilungen der Hersteller, und so wird versucht, möglichst attraktive Startsets zusammenzustellen.

Eine Frage der Grösse

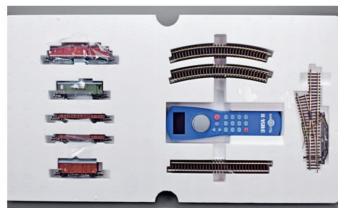
Analoge Startsets sind in allen Spuren erhältlich. Wenn es aber um digitale Startsets geht, ist die Auswahl geringer. Märklin zum Beispiel bietet für seine Spur Z keine Digitalsteuerung an, daher gibt es hier auch keine Startsets. In den ganz grossen



Lenz packt in seine Spur-0-Startsets gleich die grosse Digitalzentrale LZV200 und den aktuellen Handregler LH101. Spur-0-Startsets haben übrigens ein noch höheres Suchtpotenzial als H0-Startsets.

Spuren, also Spur 1 und Gartenbahn in IIm, sind derzeit von den Grossserienherstellern keine entsprechenden Startsets erhältlich. Wer digital fahren will, muss analog starten und zu digital konvertieren. Immerhin sind die Produkte von PIKO, LGB und Märklin so weit vorbereitet, dass der Wechsel relativ einfach ist. Es gibt aber kein Auspacken, Zusammenstecken, Losfahren.

In Spur 0 kann man Lenz in Europa als einzigen Grossserienhersteller bezeichnen. Die Firma ist ursprünglich ein Digitalhersteller und sogar Erfinder des weitverbreiteten DCC-Digitalprotokolls. Selbstredend befinden sich heute neben den Spur-0-Fahrzeugen auch aktuelle Digitalprodukte im Katalog. Lenz bietet Startpackungen in Spur 0 und liefert diese wahlweise mit oder ohne Digitalausstattung. Bei Lenz sind zurzeit Sets mit einer Rangierlok Köf, zwei Güterwagen und einem Gleisoval erhältlich. Zur Auswahl stehen Fahrzeuge mit DB- und DR-Beschriftung. Schweizer Fahrzeuge sind hier leider nicht zu kaufen. Die



Tillig bietet auch Startsets in «der Spur der Mitte», TT, an. Bei der Digitalausstattung der Sets arbeitet Tillig mit Uhlenbrock zusammen. Im Set enthalten ist ein Daisy-2-System in Blau.



Das Tillig-Startset hat eine zweite Ebene mit allerlei nützlichem Zubehör. Bemerkenswert ist der Schraubenzieher. So ist sichergestellt, dass der Aufbau des Startsets sofort gelingt.



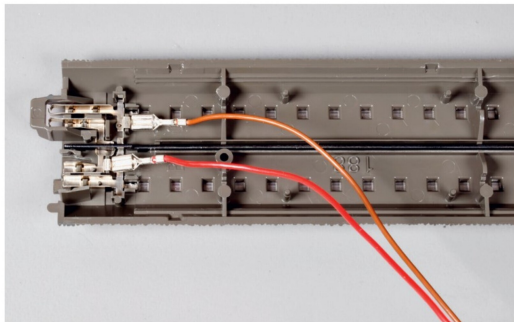
Links die Daisy 2 von Uhlenbrock, rechts die blaue Variante von Tillig. In den A.C.M.E.-Startsets ist sie in einer roten Variante enthalten. Der Smart-Controller light in der Mitte ist die PIKO-Version.



PIKO hat vor einiger Zeit sein Gleissystem mit einer zusätzlichen Bettung ausgerüstet. So werden die Startsets noch attraktiver.



Märklin rüstet digitale Startpackungen mit der MS2 aus. Im Set enthalten ist ein Oval mit einem Ausweichgleis. Die Lok hat umfangreiche Soundfunktionen.



Der Gleisanschluss ist bei Märklin einfach. Die Schuhe des Gleisanschlusskabels werden einfach auf die Laschen des C-Gleises geschoben.



An die Gleisanschlussbox werden die MS2 und das Netzteil angesteckt. Für eine zweite MS2 ist eine Anschlussbuchse vorhanden.



Nach Einschalten der Spannungsversorgung dauert es einen kleinen Moment, bis die Lok automatisch per mfx angemeldet ist.



Die MS2 beherrscht Märklin Motorola 2 (MM2), DCC und mfx. Standardmässig sind alle drei Protokolle aktiv.



Die MS2 als Handregler an der CS3: So kann zum Beispiel auf der MS3 das Stellpult angezeigt und auf der MS2 zusätzlich eine Lok gesteuert werden.

Fahrzeuge von Lenz sind ab Werk digital und mit zahlreichen Funktionen ausgestattet. In den Digitalsetvarianten sind die Digitalzentrale LZV200 und der Handregler LH101 enthalten. Ein Trafo muss separat beschafft werden. Digitalzentrale und Handregler sind vollwertige Versionen, die sich auch zum Aufbau und Betrieb einer grösseren Anlage eignen. Die Digitalzentrale ist mit Hauptgleis-, Programmiergleis- und USB-Anschluss ausgestattet. Der Handregler bringt Komfortfunktionen, zum Beispiel Modellzeituhr, Multitraktionssteuerung und Lokfunktionen bis F28, mit. Ein System, das kaum Wünsche offenlässt und als vollwertig bezeichnet werden kann.

Spur der Mitte

Die Spur TT mit dem Massstab 1:120 hat den Ruf, die Baugrösse der Mitte zu sein. Sie erfreut sich vor allem in Ostdeutschland grosser Beliebtheit. Digitale Startpackun-

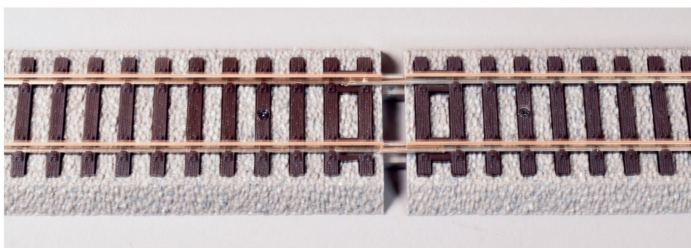
gen sind hier von Tillig erhältlich. Enthalten sind, neben Fahrzeugen nach DB- oder DR-Vorbildern, immer ein Gleiskreis und ein Daisy-2-Set. Bei der Digitalausstattung wird mit Uhlenbrock kooperiert. Das Daisy-2-Set besteht aus dem kabelgebundenen Daisy-2-Handregler, einer Daisy-2-Zentrale und einem passenden Netzteil. Die Digitalgeräte kommen in einem Tillig-blauen Gehäuse aus der Schachtel. Hier ist also alles vorhanden, um sofort loslegen zu können. Der Gleiskreis ist schnell zusammengesteckt. Mit einem kleinen Schraubenzieher werden die Gleisanschlusskabel an der Zentrale angeschlossen. Zur Auswahl stehen ein Programmiergleis- und ein Hauptgleisanschluss. Für die ersten Probefahrten kann direkt der Hauptgleisanschluss verwendet werden, denn die Lok und der Handregler sind bereits fertig eingestellt, sodass man sofort losfahren kann. Der Handregler verfügt über einen Endlosdreh-

regler. Beim Bedienmodus kann man zwischen DC und AC wechseln. Das ist eine Analogie zu den Trafos aus der analogen Welt. Im DC-Modus macht der Handregler den Fahrtrichtungswechsel bei einem 0-Durchgang, so, wie früher die Mittelstellung der Trafos existierte. Im AC-Modus wird die Fahrtrichtung durch Drücken auf den Drehknopf gewechselt, ähnlich dem Umschaltimpuls der alten Märklin-Wechselstromtrafos.

Obwohl das Daisy-2-Digitalsystem als DCC-Einsteigersystem gilt, ist die Ausstattung recht umfangreich: Die Zentrale verfügt über einen separaten Programmiergleisausgang und einen Anschluss für ein Kehrschleifenrelais. Es lassen sich 20 Loks gleichzeitig steuern. Der integrierte Booster bietet zwar mit 2 A nur die Leistung für zwei bis drei Loks, aber es lassen sich über LocoNet weitere Booster anschließen. Loksonderfunktionen sind direkt bis 24 möglich. Über eine weitere Menüebene lassen sich auch noch zusätzliche Lokfunktionen schalten. Die Ansteuerung von bis zu 2000 Magnetartikeldecodern ist möglich. Besonders Highlight ist eine integrierte Steuerung für bis zu 16 Fahrstrassen. Über den LocoNet-Anschluss lassen sich alle möglichen Komponenten aus dem Uhlenbrock-Programm ergänzen, zum Beispiel auch ein USB-Interface.

Die 160er

Spur N ist schon etwas kleiner, aber dafür recht weit verbreitet. Digitale Startsets im Massstab 1:160 sind vor allem von Minitrix



Dank der Gleisbettung lässt sich auch das PIKO-A-Gleis kinderleicht zusammenstecken.



Für den schnellen Stromanschluss ist bei PIKO ein Anschlussgleis dabei. Die Kabel sind rasch angesteckt. Für den dauerhaften Aufbau sind bei PIKO Schienenverbinder mit angelöteten Kabeln erhältlich.

aus dem Märklin-Konzern und von Fleischmann aus der Modelleisenbahn GmbH erhältlich. Minitrix bietet ein Startset mit der Digitalzentrale Mobile Station MS2, Anschlussbox, Gleisoval und Netzteil an. Fahrzeuge sind in diesem Startset nicht enthalten. Hier kann man sich das passende Rollmaterial nach individuellen Wünschen selbst zusammenstellen. Die MS2 entspricht dem Märklin-Modell und hat folgerichtig auch die gleichen technischen Ei-

genschaften. Als Digitalprotokolle sind DCC, MM und mfx möglich. Das im N-Bereich weitverbreitete Selectrix(SX)-Protokoll wird nicht unterstützt.

Bei Minitrix sind auch digitale Startsets mit Fahrzeugen und einer einfachen Zentrale erhältlich. Hier kommt man bei den Fahrzeugen in den Genuss einer guten Ausstattung mit einem Decoder, der neben DCC auch Selectrix beherrscht. Als Handregler kommt ein Infrarotregler zum Einsatz, des-



Im PIKO-Handregler sind etliche Loksymbole, Funktionssymbole und Zubehörsymbole gespeichert, die sich frei zuordnen lassen.



Weichenfunktionen lassen sich über Pfeiltasten blättern oder direkt über die Tastatur steuern. Triebfahrzeuge sind über den Drehregler steuerbar.

sen Signale von der enthaltenen Gleisbox empfangen werden. Für den Ersteinsatz unter dem Weihnachtsbaum taugt das sicherlich. Auf Dauer sollte man hier aber noch zusätzlich aufrüsten und zum Beispiel das Minitrix-Digital-Startset anschaffen.

Fleischmann ist in der aktuellen Markenstrategie der Modelleisenbahn GmbH für den Spur-N-Auftritt zuständig. Aktuelle Startsets von Fleischmann enthalten als Digitalzentrale immer eine weisse z21 von Roco. In den etwas preiswerteren Sets sind die z21-Startversion, eine kabelgebundene multiMaus sowie das passende Netzteil. Das Display der multiMaus ist zwar nicht mehr unbedingt zeitgemäss, aber es können alle relevanten Funktionen dargestellt werden. Dem Namen nach klingt die z21start nach etwas Einfachem, aber bei genauerer Betrachtung ist alles für einen komfortablen Start vorhanden: Der einzige Gleis Ausgang lässt sich zum Programmiergleis umschalten und hat als besonderes Highlight einen integrierten globalen RailCom-Detektor. So lassen sich Loks auch während der Fahrt komfortabel und schnell auslesen. Es sind mehrere Anschlüsse für weitere multiMäuse vorhanden, und auch ein Booster lässt sich anschliessen. Dank der Ausgangsleistung von 3 A wird das aber nicht so schnell nötig. Der vorhandene Netzwerkanschluss ist zunächst nur für ein Windows-Konfigurationsprogramm nutzbar. Mit einem optionalen WLAN-Package lässt sich die z21start zur regulären weissen z21 aufrüsten. Im WLAN-Package sind ein konfigurierter Router und ein Freischaltcode für die Netzwerkschnittstelle vorhanden. Nach erfolgreicher Freischaltung



Zum Aufrüsten der Roco- und Fleischmann-Startpackungen mit z21start ist ein WLAN-Package erhältlich. Hier sind ein passend konfigurierter Router und ein Freischaltcode für die z21start enthalten.

kann man Smartphones und Tablets mittels der kostenlosen z21-App zur komfortablen WLAN-Steuerung einsetzen. Neben den Fahrzeugsteuerungsfunktionen ist hier auch ein Gleisbildstellwerk vorhanden, das sich einfach konfigurieren lässt und eine übersichtliche Bedienung bietet.

In den etwas teureren Digitalstartsets von Fleischmann sind gleich eine freigeschaltete weisse z21 und ein Router enthalten. Als Bediengerät dient hier eine wlan-Maus. Man kann hier also gleich drahtlos starten. In allen Startsets von Fleischmann ist mindestens eine Weiche enthalten, das erhöht den Spielspass von Anfang an.

Halbnull

H0 ist nach wie vor die beliebteste Spur weltweit. Daher wundert es wenig, dass hier auch die breiteste Auswahl an digitalen Startsets existiert. In dieser Baugrösse sind digitale Startsets mit Schweizer Fahr-

zeugen erhältlich. Die enthaltenen Digitalzentralen sind an vielen Stellen mit denen aus den anderen Spuren identisch. Roco liefert seine Startsets wahlweise mit z21start und multiMaus oder in der Edition-Ausführung mit z21, Router und wlan-Maus. Besonders spannend ist ein hochwertiges Roco-Edition-Startset, bei dem zusätzlich noch digitale Weichenantriebe für das Überholgleis vorhanden sind. Dieses nicht ganz preiswerte Set bringt einen sehr komfortablen Start auf den Teppich.

PIKO bietet zahlreiche digitale Startsets an. Als Zentrale und Handregler sind immer SmartBox light und SmartController light enthalten. Technisch entsprechen die beiden Geräte der Daisy 2 und der Daisy-2-Zentrale. Aufrüsten und ausbauen lässt sich das System mit LocoNet-Komponenten aus dem Uhlenbrock-Programm. PIKO liefert auch Startsets mit Fahrzeugen nach Schweizer Vorbild.



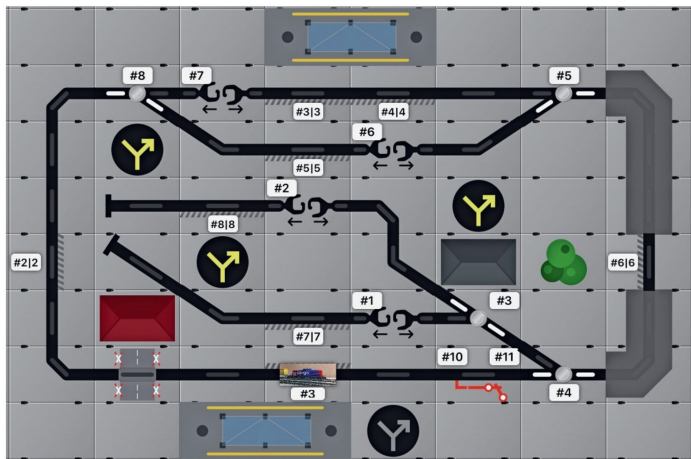
Z21-Zentralen im Vergleich: Die schwarze Z21 ist die grosse Zentrale und bietet zusätzliche Anschlüsse für Programmiergleis, CAN-Bus und LocoNet.



Die weissen Zentralen sind etwas abgespeckt, bieten aber dennoch viele Funktionen und sind in den Startsets der Modelleisenbahn GmbH zu finden.


Märklin und Trix setzen in HO bei der Startpackungszentrale auf die Mobile Station MS2. Bei Märklin ist eine Startpackung mit einem Gleisvol, einer Gleisanschlussbox und einer MS2 zu einem attraktiven Preis erhältlich. Fahrzeuge sind im Set nicht enthalten. Darüber hinaus sind verschiedene Startpackungen mit MS2 und Fahrzeugen unterschiedlicher Bahnverwaltungen verfügbar. Gerade für Freunde des Märklin-Systems ist die MS2 sehr attraktiv: Dank mfx-Unterstützung lassen sich hier alle Komfortfunktionen des Systems nutzen, zum Beispiel auch die automatische Anmeldung von Triebfahrzeugen. Wer mag, kann seine Fahrzeuge auch über Lokkarten verwalten, die mit dem integrierten Kartenleser gelesen werden können. Wer das System später weiter aufrüsten will und als grosse Zentrale eine CS3 anschafft, kann die MS2 dort als Handregler anschliessen und weiterverwenden.

Grundsätzlich macht man mit Ausnahme des Digital-einfach-Sets von Minitrix mit den heutigen Startsets nichts mehr falsch. Die enthaltenen Digitalzentralen beherrschen alle DCC, und es sind überall Programmiergleisfunktionen vorhanden. Zusätzliche Handregler lassen sich an alle



Zentralen anschliessen. Deren Ausgangsleistung ist in der Regel so dimensioniert, dass zwei bis drei Loks parallel fahren können. Bei fast allen Zentralen lässt sich das System um zusätzliche Booster erweitern. Nur bei der MS2 ist das nicht direkt möglich. Hier ist bei Erweiterungen der Umstieg auf die C3 von Märklin vorzesehen.

Da viele Leistungsparameter der Einsteigerzentralen sehr ähnlich sind, kommen subjektive Empfindungen stärker zum Tragen. Ich empfehle normalerweise, zum Händler oder an eine Modellbahnmesse zu gehen und alle Handregler mal in die Hand zu nehmen und auszuprobieren. Es sollte dann der Handregler gekauft werden, der am besten in der Hand liegt und bei dem man die Bedienung möglichst ohne das vorherige Lesen einer Anleitung versteht. In Zeiten der Coronapandemie ist das natürlich schwierig. Daher sei verraten, dass multiMaus, wlanMaus, Daisy 2 und PIKO

Im Gegensatz zu meinen frühen Erlebnissen mit der Roco-Lokmaus2 sind heutzutage alle Digitalstartsets sehr komfortabel geworden und bieten dem Einsteiger einiges an Funktionen. Das Suchtpotenzial und die Gefahr von Folgeanschaffungen sind damit noch grösser geworden. 



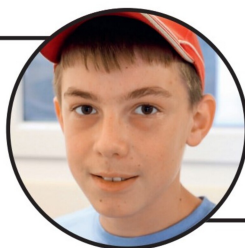
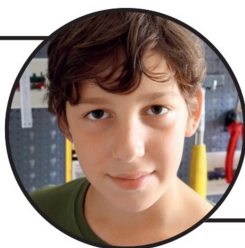
LOKI 12|2020



Nachwuchs | Ronald Gohl leitet seit drei Jahren einen Modellbahn-Treff für Jugendliche

Ein Treff for Kids in Bäretswil

Seit Herbst 2017 gibt es den «Modellbahn-Treff for Kids» in Bäretswil. Gegründet hat ihn der als Verleger von Eisenbahnbüchern vielen bekannte Ronald Gohl. Nach dem Start mit drei Kindern in einem Homeschooling-Projekt bauen heute 35 Jugendliche im Alter von 7 bis 15 Jahren im Erdgeschoss eines neuen Wohnhauses an einer Anlage der Spur N mit.



Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

Mir ist wichtig, dass die Kinder alles selbst machen, da sie die Hauptpersonen sind», sagt Ronald Gohl. Der heute 63-jährige wohnt seit 13 Jahren in Bäretswil im Zürcher Oberland und hat dort im Herbst 2017 einen Modellbahn-Treff für Jugendliche gegründet. Zu Beginn war das ein Homeschooling-Projekt mit drei Kindern, die virtuell von Ronald Gohl in den Modellbau eingeführt wurden. Dieser kennt sich als Verleger von Eisenbahnbüchern wie «So funktionieren die Schweizer Lokomotiven» – um nur ein Beispiel aus dem Angebot des Verlags Edition LAN zu nennen – sehr gut in Bahnbelangen aus und hat mit seinen beiden Söhnen in den 1990er-Jahren eine RhB-Anlage erstellt.

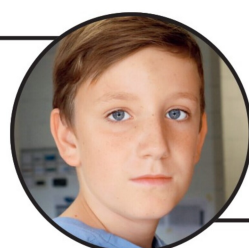
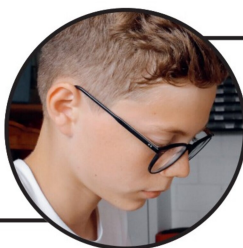
Wohnung als Werkstatt

Um jetzt mit seinen neu gewonnenen Schülern eine Anlage bauen zu können, hielt Gohl nach einem passenden Lokal in Bäretswil Ausschau. Dabei fand er im Erdgeschoss einer Neuüberbauung ein Lokal, das eigentlich eine Wohnung hätte werden sollen, dann aber länger leer stand. Diese drei Räume mit Ausgang zum vertieften Sitzplatz habe er zu einem günstigen Preis mieten können, erklärt Gohl, der in Basel aufgewachsen ist und mit elf Jahren seine erste Modellbahn baute, damals noch aus Karton. Nach dem Einzug ins neue Lokal liessen sich durch Berichte in der Lokalpresse sowie durch Mundpropaganda in der Schule, in der Pfadi oder im Jugendverband Cevi und unter den Eltern immer mehr Kinder für die Mitarbeit im Modellbahn-Treff for Kids in Bäretswil begeistern.

Eines der ersten Mitglieder im Treff war Floris, der damals den Veranstaltungskalender in der LOKI gesehen und vorbeige-



Die Axamer Schlucht mit diversen Brücken. Der Österreichteil der Anlage ist noch nicht fertig.



schaute hatte. Er ist danach mit Elan eingestiegen und hat an einem Nachmittag auf der Spur-N-Anlage fast einen halben Berg gebaut, wie er stolz erklärt. Noch lieber verlege er jedoch Geleise, um dann darauf Testfahrten zu machen, betont der 13-jährige Gymnasiast, der am Besuchsnachmit-

tag den Treff vorzeitig verliess, weil er noch für die am Folgetag anstehenden Prüfungen lernen musste. Durch die Pfadi-Bekannthschaft mit Floris ist Noah in den Modellbahn-Treff nach Bäretswil gekommen und nun seit anderthalb Jahren dabei. Er baue sehr gerne Modellhäuser und beschäftige

sich mit den elektrischen Installationen, erklärt Noah, der im Treff neue Kollegen gefunden hat.

Der Kreativkopf und der Elektriker

Über seinen Onkel, der eine Gartenbahn besitzt, zum Modellbahnbau gefunden hat Gian. Er stammt aus Adetswil, dem Nachbarort von Bäretswil. Seine Mutter habe sich umgeschaut, wo er mitmachen könne, und in der «Bäri-Post» einen Bericht über den Treff gelesen, wo Gian nun seit zweieinhalb Jahren dabei ist. Leiter Gohl bezeichnet den mittlerweile Zehnjährigen als «aussergewöhnlich kreatives Talent». So habe Gian mit acht Jahren bereits den grossen Berg mit See nach dem Vorbild des Oeschinensees im Berner Oberland gebaut. Ältere Kollegen hätten ihm dabei geholfen. «Er führte jedoch immer Regie», sagt Ronald Gohl über Gian.

Enso wichtig sei Tim, der laut Gohl im Team fürs Elektrische verantwortlich zeichnet. Der Elfjährige, der über Noah in den Treff kam und nun seit gut einem Jahr mit dabei ist, verkabelt auch schwierige Relais, etwa zur Steuerung von Blinklichtern und Barrieren auf einer einspurigen Strecke. Ein Blinklicht müsse dazu von beiden Seiten durch Reeds ein- und ausgeschaltet werden können, was «gar nicht mal so einfach ist», betont Gohl, der den Treff nebenamtlich führt und sonst als Jugendarbeiter den Hüttenbau und die Holzwerkstatt auf dem Robinsonspielplatz in Wetzikon leitet. Tim gehe «ziemlich professionell vor», sagt Gohl, verwende Kabelkanäle, Abisolier- oder Crimpzange, Hülsen und Schrumpfschläuche. Mit einer Metallhülse und so einem Gummiröhrchen, das mit dem Heissluftfön erwärmt wird und dadurch zusammenschrumpft, hat Tim beim Besuch des LOKI-Mitarbeiters zwei Kabel für den Anschluss eines neuen Relais verbunden.

Barriere aus den USA

Über grosses Modellbahnwissen verfügt auch Jonathan, genannt Joni, der fast seit Beginn im Modellbahn-Treff dabei ist und an drei weiteren Anlagen mitarbeitet: seiner eigenen in Spur H0m zum Thema RhB, der H0-Anlage seines Vaters im Keller und dann noch an einer LGB-Gartenanlage. Der 13-Jährige hat draussen auf dem Gartensitzplatz mit der Stichsäge aus einer grossen Holzplatte Stücke für die Strassenverbindung vom Stubaital auf die Sonnalm



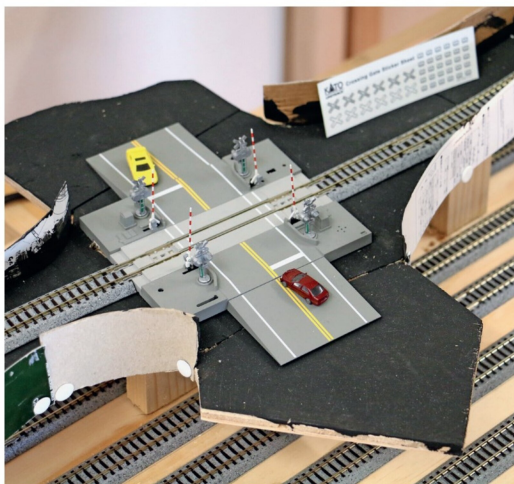
Gesteuert werden kann das umfangreiche Rollmaterial entweder mit dem Handy...



...oder mit dem Tablet. Daneben sind auch ältere Steuerungselemente zu sehen.



Der Bahnhof Ötztal, ebenfalls im österreichischen Teil der Anlage gelegen.



Die aus den USA importierte vollautomatische Barriereanlage.

ausgesägt. Dieser Teil der Modellanlage mit österreichischen Bahnhöfen und Ortsnamen steht erst im Rohbau, verfügt aber bereits über eine vollautomatische Barriereanlage, die aus den USA importiert wurde, weil es in Europa nichts dergleichen gibt, wie Ronald Gohl erklärt. Der Treffeiter hat im 13-jährigen Jonathan einen Assistenten, der sich vorab um elektronische Steuerungen kümmert und mit Rat und Tat jenen Kindern zur Seite steht, die erst seit Kurzem mitmachen.

Zwölf Kids im Kernteam

Einer der Neueren ist der elfjährige Cyrill. Er ging vergangenen Winter mit dem Vater eines Kollegen diesen im Treff abholen und fand es da «cool». Das sagt Cyrill sitzend unter der Anlage, während er ein Relais mit Buchstaben und Zahlen beschriftet. Schon immer für Eisenbahnen – besonders für die grossen Loks – interessiert hat sich Dominic, der vor zweieinhalb Jahren nach Adetswil zugezogen ist. Nach einer Runde durchs benachbarte Quartier und einem Blick in die Quartierpost ist er dem Treff beigetreten und gehört mittlerweile ebenfalls zum zwölfköpfigen Kernteam. Dominic baute in Ergänzung zur Aussichtsplattform beim burgartigen Ausflugsrestaurant noch eine Hängebrücke. Dafür musste er einen Teil des Berges abtragen und diesen neu verputzen.

Anlage wächst auf 60 Quadratmetern

Derzeit arbeiten 35 Jugendliche im Alter von 7 bis 15 Jahren mit im Treff (siehe Textbox). An sechs Tagen in der Woche gestalten sie in verschiedenen Teams die Anlage in der Spur N. Verwendet werden KATO-



Joni zeichnet auf einer Holzplatte die Umrisse für ein neues Strassenstück mit Bleistift ein.

Gleise, weil diese bereits geschottert sind. Denn N-Weichen zu schottern, «wäre für Kinder zu schwierig», meint Ronald Gohl. Die Strecke sei bewusst eingleisig mit fünf Ausweichbahnhöfen angelegt. Die Kinder müssen beim Fahren so auf die Signale und Zugkreuzungen achten. Sie helfen sich auch gegenseitig beim Weichenstellen. Der Umlauf eines Zuges auf der Grossanlage, die auf 60 Quadratmetern entsteht und dereinst durch mehrere Räume führen soll, dauert jetzt schon 15 Minuten. Insgesamt gibt es fünf Schattenbahnhöfe, 40 Lokomotiven und über 150 Wagen.

800 Stunden Betreuung

Es fahren auf der Anlage Schweizer Züge neben österreichischen und amerikanischen, die alle digital mit dem Z21-Decoder gesteuert werden, übers Handy oder Tablet. Diese elektronischen Geräte bedienen die Jugendlichen spielend leicht, wie der LOKI-Reporter feststellen konnte. «Mich braucht es eigentlich gar nicht dabei», meint Ronald Gohl schmunzelnd. Der Leiter des Treffs erstellt jeweils vorab die Arbeitsprogramme, welche die Jugendlichen an ihren Nachmittagen mit grosser gestalterischer Freiheit ausführen. Gohl investiert jährlich rund 800 Stunden in die Betreuung des Treffs. Und der vormalige Verleger von Bahnbüchern, der heute «halbwegs pensioniert» ist und sich hauptsächlich der Jugendarbeit widmet, will weiterhin viel Zeit für den von ihm initiierten Treff aufbringen. 🚫



Teamwork unter den Jugendlichen an und auf der Modellbahnanlage in Bärenswil.



Mit Hammer und Meissel bearbeitet Dominic ein Stück des Ausflugsbergs mit der Burg.



Treffleiter Ronald Gohl gibt im gut ausgerüsteten Werkraum Ratschläge.



Tim erstellt mit einem Schrumpfschlauch eine neue Relaisverbindung.

Wie sich der Treff finanziert

Der Modellbahn-Treff für Jugendliche in Bärenswil wird finanziert durch Beiträge von Eltern, Gönnern, Sponsoren und Stiftungen. Das Budget beträgt rund 12 000 Franken pro Jahr. Falls die Einnahmen Ende Jahr nicht reichen, um die Ausgaben zu decken, trage er das Defizit jeweils selbst, erklärt Ronald Gohl, der den Treff bewusst ohne Unterstützung der öffentlichen Hand führt, um unabhängig zu bleiben.

Mitmachen können Kinder im Alter von 7 bis 15 Jahren. Da derzeit die meisten Teilnehmer zwischen 11 und 13 Jahre alt sind, werden nach Angaben des Leiters zwecks Verjüngung momentan nur noch 7- bis 10-jährige Kids neu in den Treff aufgenommen.

Kontakt und weitere Infos:

Modellbahn-Treff für Kids, Zelglistrasse 26, 8344 Bärenswil, 078 729 19 19, modellbahn-treff@gmx.ch, www.modellbahn-treff.ch

Öffnungszeiten:

Mo., 16.00–19.00 Uhr, Di., 16.30–19.00 Uhr, Mi., 13.30–18.00 Uhr, Do., 16.00–19.00 Uhr, Fr., 17.00–19.30 Uhr, Sa., 13.30–18.00 Uhr

Konto für Spenden: IBAN CH36 0900 0000 8906 5398 3



Das Mittwochsteam mit Cyrill, Gian und Dominic (vorne, von links), Floris (auf dem Stuhl) sowie Noah, Joni und Tim (hinten, von links) und Ronald Gohl.



Events | Faszination Modelleisenbahn in Horgen

Modellbahnausstellung im Einkaufszentrum

Eisenbahnausstellungen sind in diesem Jahr coronabedingt eher eine Seltenheit geworden. Kaum eine Veranstaltung, die nicht verschoben oder gar abgesagt werden musste. Umso reger war dann der Zulauf aber bei jenen Anlässen, die tatsächlich stattgefunden haben.

Von Stefan Treier (Text/Fotos)

Schatz, ich chum hüt gärn mit cho poschte! Dieser Satz wird wohl so manche Ehefrau an einem von drei Samstagen im vergangenen Oktober gehört haben. Der Grund für die Begeisterung des Gatten dürfte aber wohl weniger der Wocheneinkauf gewesen sein, sondern eher die Modelleisenbahnausstellung im Horgener Einkaufszentrum Waldegg. In zwei seit längerer Zeit leer stehenden Ladenlokalen mieteten sich die Modelleisenbahner von Modul CH88 und dem Modelleisenbahn-Club des Bezirks Horgen (MECH) ein. Auf über 500 Quadratmetern drehten jeweils an den Wochenenden die kleinen Züge in den Spurweiten IIm und H0m ihre Runden.



Die Gartenbahn muss nicht immer im Garten sein! Die Modellbahner von Modul CH88 mit ihrer Anlage.

Not macht erfinderisch

Die Idee einer Modelleisenbahnausstellung im Einkaufszentrum ist erst vor kurzer Zeit entstanden, wie uns Markus Hodel von Modul CH88 verrät. Eigentlich wollten die Modellbahner mit ihrer Anlage dieses Jahr an der Modelleisenbahnausstellung in Burgdorf teilnehmen, die dann aber coronabedingt abgesagt werden musste. Um doch noch wenigstens einmal in diesem Jahr die Modulanlage in Betrieb zu setzen, reifte die Idee für die doch eher ungewöhnliche Lokalität. Von seinem Engagement bei der IG Teppichbahn wusste Hodel nämlich, dass die Hausverwaltung des Zentrums offen ist für spezielle Zwischennutzungen. Denn bereits in den Weihnachtsferien 2018 mieteten die Teppichbahner die Ladenlokale zum «Ysebähnele». Die Lokalität sei ein gutes Schaufenster, um Menschen für das Hobby Modelleisenbahn zu begeistern, ist auch Peter Fleischmann vom MECH überzeugt. Ihre H0m-Anlage liess so manches Kinder- und Erwachsenenherz schneller schlagen. Als dritter Partner im Bunde konnte mit Beat Nussberger von A bis Z Modellbahnen auch ein Fachhändler für die Ausstellung gewonnen werden. An seinem Stand konnten die kleinsten unter den Besuchern beim Rangierwettbewerb ihr Glück versuchen. Für ihn sei die Nachwuchsförderung ein zentraler Punkt, der nicht vernachlässigt werden sollte.

Grosse kleine Bahn

Die Anlage der Modellbahnfreunde von Modul CH88 geht zurück auf Sepp Dörsam, der im Jahr 1988 die ersten Module dafür fertigte. Sein Ziel war es damals, eine einheitliche Norm für Gartenbahnmodule zu schaffen. Die Anlage wurde dann auch mehrmals an Ausstellungen wie zum Beispiel an der Mobautech in St. Gallen präsentiert. Nach dem Tod von Sepp Dörsam vor mehr als zehn Jahren fristeten die Module ihr Dasein im Schopf des Hauses von Dörsams. 2017 wurde Markus Hodel von Dörsams Witwe Erika auf die Module aufmerksam gemacht. Seither kümmert er sich zusammen mit ein paar Kollegen um die riesige Modulanlage im Massstab 1:22,5.

Eine Nummer kleiner

Zum 50-jährigen Bestehen des Modelleisenbahn-Clubs des Bezirks Horgen (MECH) im Jahr 2008 entstand die heute 36 Module umfassende Anlage in der Spurweite H0m.

Es sind vor allem Motive der Rhätischen Bahn, welche auf den Modulen umgesetzt wurden. Zur Anlage gehören auch drei Bahnhöfe. Der neuste unter ihnen, ein siebengleisiger Durchgangsbahnhof, sei sein persönliches Coronaprojekt gewesen,

sagt Vizepräsident Peter Fleischmann. Neben der Modulanlage betreiben die Mitglieder auch eine gemischte H0/H0m-Anlage in einem alten Stahlwagen beim Bahnhof Horgen, welche die eigentliche Hauptanlage des Klubs sei.



Die Ge 4/4^{III} 648 der Rhätischen Bahn von LGB bahnt sich ihren Weg durch das Einkaufszentrum.



Rhätisches Stelldichein im Bahnhof Filisur vom Modelleisenbahn-Club des Bezirks Horgen (MECH).



Peter Fleischmann vom MECH mit seinem persönlichen Coronaprojekt – einem H0m-Bahnhof.

News

Europapark

Mit dem EuroCity in den Europapark

Ab dem kommenden Fahrplanwechsel erhält der Europapark einen Fernverkehrshalt: Neu hält der EuroCity Frankfurt-Mailand pro Fahrtrichtung einmal täglich im badischen Ringsheim. «Die umweltfreundliche Anreise mit der Bahn zum Europapark ist schon seit fast 20 Jahren ein grosses Anliegen. Jetzt endlich ist es gelungen, den Europa-Park über Fernzüge auch aus der Schweiz am nahegelegenen Bahnhof Ringsheim anzubinden», lässt sich Roland Mack der Inhaber des Europaparks in einer Medienmitteilung zitieren. Der Schnellzugshalt aus Richtung Schweiz ist jeweils um 16.40 Uhr und für den Rückweg um 9.53 Uhr, was für einen Aufenthalt im Europapark mindestens zwei Übernachtungen voraussetzt. So wird aus dem Tagesausflug mit dem Auto eine mehrtägige Bahnreise, zumindest aus schweizerischer Sicht wäre hier ein umgekehrtes Halte-regime sinnvoller gewesen. Stefan Treier



Foto: Europapark

Europapark-Besitzer Roland Mack (Dritter von links) freut sich sichtlich über den neuen Schnellzugshalt.

Chemins de fer du Kaeserberg

Zug des Monats Dezember am Kaeserberg

Foto: Chemins de fer du Kaeserberg



1989 schrieben die SBB im Auftrag des Bundesrates 75 Lokomotiven für den Huckepackverkehr aus. Im Juni 1990 erhielt die Schweizer Lokomotivindustrie (SLM, BBC) den Zuschlag. Sie fertigte innert nur zwei Jahren die erste Re-460-Lokomotive, die letzte Maschine folgte genau zwei Jahre danach. Diese sportliche Produktion war nur durch Untervergaben ins Ausland möglich. Der ursprüngliche Plan einer italentauglichen Version der Re 460 scheiterte am Preis. SBB Cargo beschaffte Mehrstromlokomotiven ab Stange im Ausland. Seit 2005 ist keine 460 mehr im Güterverkehr tätig. Die Re 460 108-4 Engadin wartet am Kaeserberg auf symbolischem Posten.

Chemins de fer du Kaeserberg

Re 460, 6,1 MW, 84 t, Last: 100 A, 27 Pl., 650 t, Vmax 100 km/h.

Rhätische Bahn

Wahrzeichen der RhB präsentiert sich neu

Fotos: Peter Pfeiffer



Der fliegende Rhätier an der extra gebauten Haltestelle Schmitten Landwasserviadukt.



Die von Erich Stapffer gebauten RhB-Lokomotiven drehen beim Erlebnisbauernhof ihre Runden.



Der «Landwasser-Express» verbindet den Bahnhof von Filisur mit dem bekannten RhB-Viadukt.

Seit bald 120 Jahren unübersehbar und auf Tausenden von Bildern verewigt: Der Landwasserviadukt – das Wahrzeichen nicht nur der RhB, sondern neu auch von Graubünden – stand zwischen dem 10. und dem 18. Oktober 2020 im Mittelpunkt der «Landwasserwelt». Man verknüpfte die bekannte Eisenbahnbrücke dabei geschickt mit neuen Attraktionselementen der Umgebung, denn rund um den Viadukt soll künftig ein Erlebnisraum entstehen. Die Idee ist, die Bahnkultur des UNESCO-Welterbes RhB mit der Natur und der Kulturlandschaft des Albula- und des Landwassertals sowie mit dem Parc Ela zu verbinden. Mitte Oktober 2020 wurde mit ersten Angeboten und Attraktionen eine Woche lang gezeigt, wie sich die Landwasserwelt in den kommenden Jahren präsentieren könnte.

In dieser Zeit verkehrte zwischen Davos und Bergün der Nostalgiezug mit Krokodil-Lok und dazu passenden Bahnwagen, wie er sonst von Frühling bis Herbst für die herkömmlichen historischen Fahrten durchs Landwasser (Davos Platz–Filisur) verwendet wird. Zwischen Filisur und Alvanen war der legendäre Triebwagen ABe 4/4 Nr. 501 «Fliegender Rhätier» mindestens stündlich unterwegs. Er hielt exklusiv an der provisorisch errichteten Haltestelle Schmitten Landwasserviadukt. Von hier aus gelangt man zu Fuss in nur wenigen Minuten auf einem teilweise neu erstellten Pfad gefahrlos zur Aussichtsplattform über dem Zalaing-Tunnel mit grandiosem Ausblick auf den Viadukt.

Wer es gemütlicher mag, konnte mit der Tschutschubahn «Landwasser-Express» zum Rastplatz unter dem Landwasserviadukt fahren und die Eleganz des Bauwerks aus der Froschperspektive genießen.

Das Wanderwegnetz ermöglichte es ausserdem, viele andere Elemente der Landwasserwelt zu erkunden. So etwa boten die Bauernhöfe der Umgebung eigene Hofprodukte an, die in extra eingerichteten Besenbeizen auch konsumiert werden konnten. Das Element Wasser erlebte man auf dem Rundweg «Ansaina», der an elf Posten mit unterschiedlichen Mineralquellen vorbeiführt.

Auch wenn sich das Wetter in dieser Woche nicht immer von der sonnigsten Seite zeigte, waren die Bemühungen der Bahn und der Region erfolgreich. Die einheimische Bevölkerung muss sich noch in einer Volksabstimmung grundsätzlich zum Vorhaben äussern und entscheiden, ob sie auf diese Art den sanften Tourismus in ihrem Tal fördern will.

Peter Pfeiffer

www.projekt-landwasserviadukt.ch

Spur-0-Anlage in Herisau

Ein Lebenswerk ist dem Abbruch geweiht

Während mehrerer Jahrzehnte arbeitete Hans Peter Nef an seiner Spur-0-Anlage im Untergeschoss eines Fabrikgebäudes in He-

risau. Dabei ist eine grosse Modellbahnanlage mit einer Gleislänge von über 350 Metern entstanden, auf der drei Dutzend Loks

mit ihren Zügen unterwegs sind. Nun ist bei Hans Peter Nef genau der Fall eingetroffen, den sich kein Modellbahner wünscht: Die Liegenschaft wird abgebrochen und muss einem Neubau weichen. Für Nef heisst dies, dass er bis im Januar seine analog betriebene Dreileiteranlage abbauen muss. Der rüstige Senior ist deshalb auf der Suche nach einer neuen Bleibe für seine Anlage. Eines ist für ihn jetzt schon klar: Die neue Anlage wird sicher nicht mehr so gross werden wie die jetzige. Er gehe nun schon auf die 70 zu und wolle darum ein wenig redimensionieren und sich auch von gewissem Material trennen.

Stefan Treier

Kontakt: Hans Peter Nef
Tel. 079 335 19 82, nef.hp.484@gmail.com

Muss abgebaut und teilweise verkauft werden:
die Spur-0-Anlage von Hans Peter Nef aus Herisau.



Foto: Hans Peter Nef

Kiss Modellbahnen Schweiz GmbH

Die erste Lok der SLM als Spur-1-Modell

Im nächsten Jahr feiert die Rigibahn ihr 150-Jahr-Jubiläum. Aus diesem Grund wurde die legendäre Zahnradlokomotive H 1/2 Nr. 7 aus dem Jahre 1873 im September 2020 auf dem Seeweg aus dem Verkehrshaus der Schweiz von Luzern nach Vitznau überführt. Dieses einzigartige Exponat gehört zur nationalen Mobilitätssammlung und wird für drei Jahre der Rigibahn ausgeliehen. Sie wird in den Werkstätten der Rigibahn in Arth-Goldau einer aufwendigen Restauration unterzogen und soll dann wieder auf die «Königin der Berge» dampfen. Die H 1/2 ist übrigens die erste von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebaute Lokomotive und trägt demzufolge die Fabriknummer 1.

Dies ist für Kiss Modellbahnen Schweiz Grund genug, dem kostbaren Museumsstück, das Eisenbahngeschichte geschrieben hat, ein würdiges Denkmal in der Modellbahnwelt zu setzen. Die Lok 7 wird zusammen mit dem Vorstellwagen Nr. 2 im Massstab 1:32, also in Spur 1, als Messinghandarbeitsmodell in einer streng limitierten Auflage realisiert.

Für die Modellumsetzung der Lok 7 kann die Kiss Modellbahnen Schweiz GmbH auf lange verschollen geglaubte Konstruktionszeichnungen aus dem Jahre 1872 zurückgreifen. Der Vorstellwagen hingegen wurde im Depot Vitznau ausgemessen und mit Hunderten von Fotos dokumentiert.

Die Modelle sind nur im Set erhältlich. Jeder Zug ist nummeriert und wird mit einem stilvollen Zertifikat ausgeliefert. Der genaue Verkaufspreis und der Liefertermin stehen derzeit noch nicht fest, bereits bekannt ist hingegen die Artikelnummer. Es ist die 900 007.

Andreas Cadosch



Foto: Kiss Modellbahnen Schweiz

Kommt als Kiss-Spur-1-Modell angerollt: die H 1/2 der Rigibahn samt passendem Vorstellwagen.

Achenseebahn

Kein Happy End für die alten Appenzeller

Vollmundig waren die Pläne, die der ehemalige Direktor der Tiroler Achenseebahn für seine Meterspurbahn hatte, die von Jenbach über Eben zum Endpunkt Seespitz am Achensee führt. Die dampfbetriebene Zahnradbahn, die hauptsächlich dem Tourismus diente, sollte in eine moderne Pendelbahn verwandelt werden. Anstelle der nostalgischen Dampfbahn würden moderne Elektrotriebwagen vom Inntal zum Achensee hinauf zum Einsatz kommen. Günstig konnte die Bahn im Jahr 2018 fünf ausgemusterte Kompositionen des Typs BDeh 4/4 der Appenzeller Bahnen übernehmen. Die Pendelzüge mit Baujahr 1981 wurden im Juli und im Oktober des Jahres 2018 per Tieflader aus dem Appenzellerland ins Tirol überführt. Nach einem verspäteten Saisonstart 2019 wurde der Fahrbetrieb infolge akuter Finanzprobleme in diesem Jahr gar nicht erst aufgenommen. Nach diversen Wirrungen wurde zwischenzeitlich der Direktor ausgetauscht, und eine neue Mannschaft hat die Leitung der Bahn übernommen. Allerdings ist es auch ihr nicht gelungen, die Bahn zu retten, und im nächsten Jahr wird wohl wieder kein Fahrbetrieb möglich sein. Die Achenseebahn musste mittlerweile gar Insolvenz anmelden, der Traum vom elektrischen Betrieb ist ausgeträumt.

Am 5. Oktober 2020 wurden die fünf ehemaligen Appenzeller Kompositionen für ein Mindestgebot von je 5000 Euro auf einem Auktionsportal angeboten. Das Interesse an den Fahrzeugen hielt sich aber in Grenzen: Bis zum Ende der Auktion am 9. November wurde für keine der Kompositionen ein Gebot abgegeben. Stefan Treier



Fotos: Stefan Treier

Gross waren die Pläne der Achenseebahn, als sie 2018 fünf Züge der Appenzeller Bahnen kaufte.



Trotz gehobenen Pantografen schaut dieser Triebwagen in eine sehr ungewisse Zukunft.



In Reih und Glied stehen die fünf ehemaligen BDeh-4/4-Triebwagen der Appenzeller Bahnen am 30. Oktober 2020 im Achenseebahnsteil des Bahnhof Jenbach.

Parkbahn Letten

Wiederinbetriebnahme der Parkbahn Letten

Im Verlauf der letzten Jahre wurde das Firmengelände der Juchler Tobias AG in Rümlang vollständig umgestaltet. Es ist unter anderem ein komplett neuer Werkhof entstanden, der energietechnisch den modernen Umweltgedanken folgt. Da auch der Schaugarten neu gestaltet wurde, musste die Strecke der Parkbahn vorübergehend weichen. In enger Zusammenarbeit zwischen Gartenbauern und Parkbahnnern wurden in den letzten Monaten wieder Gleise verlegt und in die neu entstandene Gartenlandschaft integriert.

Im Rahmen einer kleinen Feierstunde wurde am 17. Oktober der Abschluss der ersten Bauetappe gefeiert. Zu diesem Anlass hat die Parkbahn Letten eine eigene Fahne überreicht bekommen, die nun von Weitem sichtbar darauf hinweist, wo die Bahn zu finden ist. Zur Freude der anwesenden Gäste konnte nach einer Revision auch die Dampflok wieder in Betrieb genommen werden. Vom Parkbahnzug aus konnten die bereits fertiggestellten Teile des Schaugartens betrachtet werden, was einen Vorgeschmack auf die noch zu erstellenden Garten- und Streckenteile zuließ. Neu führt auch ein Gleis direkt in die Lettenpark-Eventhalle, in der den geladenen Gästen ein Abendessen offeriert wurde. Wann die ersten öffentlichen Anlässe und Fahrten stattfinden können, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Urias von Meyenburg

Ein kurzes Video von der
Eröffnung der Parkbahn finden
Sie auf der LOKI-Website.



<https://loki.ch/de/parkbahn-letten>



Fotos: Urias von Meyenburg

Kurvt jetzt wieder durch Rümlang: die Parkbahn Letten auf dem Areal der Juchler Tobias AG.



Stolz wird die neue Fahne der
Parkbahn Letten in Empfang genommen.



Mit ordentlich Volldampf schnaubt
der Eröffnungszug durch den Park.

BEMO Modelleisenbahnen

Verspätung in H0m und 0m eingefahren

Das Coronajahr 2020 stellt auch den deutschen Modelleisenbahnhersteller BEMO vor grössere Herausforderungen. Wie das Uhinger Unternehmen schreibt, kam es aufseiten des chinesischen Lieferanten in der Produktion und im Werkzeugbau zu Verzögerungen. Zwar konnten die meisten Neuheiten in der ersten Jahreshälfte noch mehr oder weniger zeitgerecht ausgeliefert werden, doch nun, gegen Jahresende, wer-

den die Auswirkungen spürbar. So müssen diverse für 2020 angekündigte Projekte ins nächste Jahr verschoben werden. Nicht mehr vor Weihnachten ist mit der Auslieferung der Ge 4/4^{II} der Rätischen Bahn (RhB) im grünen Farbleid in der Spurweite 0m zu rechnen. Auch der Schöllenenbahn-Triebwagen BDeh 2/4 wird voraussichtlich erst gegen Januar/Februar 2021 ausgeliefert werden können. Der Umstand,

dass mehrere Wochen lang keine Kapazität im Werkzeugbau zur Verfügung stand, betrifft in erster Linie die beiden Formneuheiten, den zweiachsigen BTA-Kesselwagen von MOB, SBB und RhB in H0m sowie den RhB EW 1 in der Spur 0m. BEMO schreibt, dass ihnen gegenüber signalisiert wurde, dass die Serienfertigung dieser Projekte nicht vor Anfang des 2. Quartals 2021 aufgenommen werden kann.

Stefan Treier



Foto: BEMO

Der Furka-Oberalp-Bahn-Triebwagen BDeh 2/4, der einst für die Schöllenenbahn gebaut wurde, wird coronabedingt erst im nächsten Jahr ausgeliefert.

Märklin

Eröffnung des Märklineums verschoben

Gross sind die Pläne von Märklin, am Firmensitz in Göppingen mit dem Märklineum ein eigenes Museum zu eröffnen. Auf mehr als 2000 m² Ausstellungsfläche sollen einst Produkte aus der über 160-jährigen Geschichte des Unternehmens präsentiert werden. Eigentlich sollte das Museum am 25. Juni dieses Jahres feierlich eingeweiht werden. Aber die Coronapandemie hat auch Märklin einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht. Nun teilen die Göppinger mit, dass der aktuelle Lockdown und die daraus resultierenden Massnahmen es schwer machen, einen genauen Eröffnungstermin zu nennen.

Bereits seit einiger Zeit geöffnet ist hingegen der Märklin Store im Märklineum selbst. Und er bleibt auch weiterhin offen. Neben Produkten aus dem aktuellen Märklin-, Trix- und LGB-Sortiment werden hier auch Fanartikel sowie Modelle aus zweiter Wahl angeboten.

Stefan Treier



Foto: Sabrina Treier

Der attraktive Märklin Store im Märklineum in Göppingen ist an einen Rundlokschuppen angelehnt.

Veranstaltungen

Loki-SPENGLERs Occasionsmarkt

Loki-SPENGLER | 28. November 2020, 10.00–15.00 Uhr | 5612 Villmergen, Durisolstrasse 12

Verschiedene Modelleisenbahnartikel und Zubehör, Autos und Lkw (Corona-bedingt herrscht Maskenpflicht). <https://www.loki-spengler.ch>

Modelleisenbahnborse Winterthur

K. Mall, Kloten | 28. November 2020, 10.00–15.00 Uhr | 8400 Winterthur, Liebestrasse 3

Modelleisenbahn, Modellautos und Spielwaren.

Absage Modelleisenbahnmarkt

REA Birmensdorf | 5. Dezember 2020, 9.00–15.00 Uhr | 8903 Birmensdorf, Gemeindezentrum

<https://reppischtaler.eisenbahn-amateure.ch/modelleisenbahn-markt/index.php>

Absage Könizer Modellbahnborse

Könizer Eisenbahnklub (KEK) | 13. Dezember 2020, 10.00–15.00 Uhr | 3098 Köniz, Aula OZK

Die traditionelle Könizer Modellbahnborse wird dieses Jahr Corona-bedingt nicht stattfinden. <http://mykek.ch>

Adventsfahrt Verein pro Salonwagen RhB

Verein pro Salonwagen RhB | 13. Dezember 2020, 10.00–18.00 Uhr | 7500 St. Moritz

Mit dem Pullman-Zug durch Graubünden. Apéro und Mittagessen im Zug. Konzert in St. Moritz. <https://www.verein-pro-salonwagen.ch>

Modellbahnborse Münsingen

Wegmüller/Kupferschmid | 19. Dezember 2020, 10.00–15.00 Uhr | 3110 Münsingen, Schlossstrasse 8

2. Modelleisenbahnborse Schlossgut Münsingen, Eintritt: Fr. 5.–, Maskenpflicht gemäss BAG.

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Bitte beachten Sie den Eintragungsschluss für Veranstaltungen in der **LOKI 1|2021**:

Freitag, 30. November 2020



clever train control

100%iges DatenFunkNetz
Sensationelle Reduktion der Verdrahtung
www.ctc-system.ch – info@rail4you.ch

Modelleisenbahn 
SERVICE

Modelleisenbahn-Service und Reparatur
Christian Dörsam, Segantinistrasse 13, 7000 Chur
www.modelleisenbahn-service.ch



h.r.gehri
Modelleisenbahnen

Inhaber: Stefan Bosshard



Am **05.12.2020** von 09:00 – 16:00 führen wir unter den geltenden Schutzmassnahmen den Weihnachtsverkauf durch! Wir freuen uns auf Sie!

Auch dieses Jahr wieder reduzierte Preise, kleiner Imbiss und ein Wettbewerb. Zu Besuch wird die Firma Roco/Fleischmann sein.

Tel. +044 853 46 77 / Mail: hrgehri@bluewin.ch



2020 NEWS: Bestellen Sie Ihre NEUEN KATALOGE 2020

HORNBY 00/H0 2020, CHF 16.00, BACHMANN-BRANCHLINE 2020 Gesamt-Katalog CHF 16.00, (Combined Volume): Spuren: 009, 00/H0, N, 0 + G, inkl. Zubehör alle inkl. Porto. Zahlung auf PC: 80-14580-6.

HORNBY 00/H0: neu aufgelegte Triebzüge APT des ehem. Neizezugs der BR!

BACHMANN-Branchline: Neue Katalog-Gesamtausgabe alle Spuren: verschiedene Diesels in neuen interessanten Bemalungen in 00/H0, sowie in «N» Graham Farish, sowie neue Fahrzeuge in Spur 009 (Schmalspur)

MURPHY MODELS, 00/H0: NEUE Neue Irische beliebte Diesellok, der Cl.121 in verschiedenen Farbvarianten erscheint diesen Herbst/Winter! MkII Personenwagen: 1. + 2. Klasse, Diner + EGV-Generator: Dieselloks Cl.071 + Cl.201 in verschiedenen Farbgebungen.

Verlangen Sie Informationen mit Preisliste!

Seit 1983 Ihr Spezialist für Englische Modellbahnen und Zubehör
AEBI – ENGLISCHE MODELLBAHNEN GENERALVERTRETUNGEN CH/FL/A/D
Kramenweg 9, 8633 Wolfhausen, Tel. +41 55 243 12 77, hj.aebi@bluewin.ch

Veranstaltungen einfach online eintragen unter:

www.loki.ch/veranstaltung-melden



Bitte beachten Sie allfällige Verbote der Behörden in Bezug auf Personenansammlungen, Veranstaltungen usw. (Coronavirus).

Medientipps



Bahninfrastrukturen

Beim vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich ist kürzlich eine sehr grundlegende Fachpublikation über die Bahninfrastrukturen erschienen. Das 634-seitige Dokument mit dem Titel «Bahninfrastrukturen» wird der Komplexität des Themas gerecht. Der Autor Ulrich Weidmann ist ordentlicher Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich und Vizepräsident für Infrastruktur.

Bei der Weiterentwicklung der Bahninfrastrukturen ist höchste Wirtschaftlichkeit gefordert: Nicht zu viel, aber auch nicht zu wenig und vor allem das Richtige soll gebaut werden. Was auf einer Modellbahn manchmal sehr einfach darzustellen ist, ist beim Vorbild ein für den Laien schier undurchschaubares, hochkomplexes Unterfangen, welches auf sehr vielen Regelwerken und Vorschriften basiert. Das vorliegende Buch ist auf Grundlage jahrzehntelanger Tätigkeit in Lehre und Forschung entstanden. Die Darstellung soll Grundlegendes aufzeigen und den Einstieg in eine vertiefte Auseinandersetzung erleichtern.

Das Buch ist so umfangreich, dass es sich mit dem hier vorhandenen Platz kaum würdig vorstellen lässt. Wer sich mit diesem Thema auseinandersetzen möchte, dem sei diese «Bibliothek» wärmstens empfohlen. Auch Modellbahner können für eine realitätsgetreue Umsetzung ihrer Infrastruktur eine Menge an Informationen rausziehen.

Hans Roth

Bahninfrastrukturen
Ulrich Weidmann
1. Auflage, 2020, gebunden,
634 Seiten, 17,0 × 24,0 cm
vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich
ISBN 978-3-7281-3974-0
CHF 78.00

Einfach und bequem online bestellen unter:
<https://vdf.ch/publikationen>



MGB 2005, Teil 1 und 2

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) entstand durch die Fusion der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) und der Furka-Oberalp-Bahn (FO) per 1. Januar 2003. Bereits im September 2002 fassten die Generalversammlungen einen entsprechenden Beschluss. Am 23. Januar 2003 gaben die Verwaltungsräte anschliessend den neuen Namen bekannt.

Literarische Dokumentationen aus der frühen MGB-Ära sind für den Bahnfreund relativ rar, was Wolfgang Finke dazu bewogen hat, dem Thema gerade zwei Bücher auf DVD zu widmen. Teil 1 befasst sich mit den Triebfahrzeugen, Traktoren und Güterwagen, während im Teil 2 die Reisezugwagen und Dienstwagen sowie die Fahrzeuge für die Schneeräumung zu finden sind. Unterstützt wurde Finke mit Informationen und Bildmaterial von Heinz Seyller und Gian Brüngger.

Wie gewohnt sind auf den DVD dank dem elektronischen Inhaltsverzeichnis sämtliche Daten schnell auffindbar. Pro DVD sind so ca. 715 PDF-Seiten an Informationen mit über 1570 Zeichnungen zu finden. Ergänzt wird dies mit rund 700 Fotos und Tabellen mit Daten und Lebensläufen.

Interessenten an Rollmaterial schmalspuriger Schweizer Eisenbahnen sind diese Werke wärmstens empfohlen. Die DVD sind beim Verlag sowohl einzeln als auch zusammen in einem Kombipack bestellbar.

Hans Roth

matterhorn gotthard bahn, Teil 1 und 2
Wolfgang Finke, Heinz Seyller, Gian Brüngger
1. Auflage, 2020, Buch auf DVD,
über 1400 Seiten
tram-TV
ISBN 978-3-943846-52-20
EUR 24.95

Einfach und bequem online bestellen unter:
<https://shop.tram-tv.de/Buecher-auf-DVD>



Krokodil-Loks 2021

Das Jahr 2020 hat auch die Betriebsgruppe 13302 und andere Museumsbahnvereine sehr geprägt. Zahlreiche Sonderfahrten mussten dieses Jahr abgesagt werden, weshalb der Betriebsgruppe 13302 nun wesentliches Geld in der Vereinskasse fehlt. Umso wichtiger ist jetzt der Verkauf von Souvenirs, wie dem Wandkalender, den der Verein jährlich für Freunde der Krokodil-Lokomotiven und Sympathisanten der Betriebsgruppe herausgibt.

Auch dieses Jahr beinhaltet der Wandkalender 13 verschiedene A3-Bilder aus der vielfältigen Welt der Krokodile. Einige dieser Bilder, wie das Titelbild, zeigen die Be 6/8^{III} 13302 während der historischen Fahrten. Ein Leckerbissen ist sicherlich das Kalenderblatt mit der 13302 von 1976, als sie noch im Regeleinsatz stand. Natürlich werden auch in diesem Kalender wieder Krokodile anderer Bauarten gezeigt, wie das Seetalkrokodil, das RhB-Krokodil oder das Bernina-Krokodil. Dem Rezensenten besonders angetan hat es das Bild eines deutschen «Eisenschweins» in Horgen, einer Krokodil-Bauart der Deutschen Bundesbahn, die als solche mietweise in der Schweiz im Einsatz stand.

Der Kalender «Krokodil-Loks 2021» mit den 13 verschiedenen Bildern ist nicht nur ein schöner Wandschmuck, sondern auch eine wichtige Unterstützung für den Verein, gerade in der heutigen Zeit.

Hans Roth

Wandkalender Krokodil-Loks 2021
Betriebsgruppe 13302
1. Auflage, 2020, Spiralbindung,
13 Seiten, 42,0 × 29,7 cm
Betriebsgruppe 13302

CHF 25.00

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.13302.ch/kroki-kalender-2021.html



Börse

Börseninserat
einfach online
eintragen unter

www.loki.ch/boerse



Bitte beachten Sie den
Insertionsschluss für Börsen-
inserate in der **LOKI 1|2021:**

Freitag, 20. November 2020

Suchen

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

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

N/H0m/H0 Suche Spur N + H0 + H0m, auch ganze Sammlungen. Sofortige Abholung und Barzahlung. Zeno Stirmann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69, stirmannz@windowslive.com

H0m BEMO-BVZ/FO-Loks und -Wagen. Rolf Gast, Kilchmattweg 15, 3053 Münchenbuchsee, rolf.gast@quickline.ch, 079 339 42 87

H0 Bruno-Sutter-Lokschmiede
Zu kaufen gesucht: Modelleisenbahnen und Zubehör Spur N + H0 + H0m, Sammlungen, Anlagen. Schweizweite Abholung und sofortige Barzahlung. Immer grosse Auswahl an H0-US-Rollmaterial!
9200 Gossau, Tel. 079 233 13 65, impala58@gmx.net

H0 Rollmaterial von **Born**-Modellbau, **SIG6**-Modellbau und **GB**-Modellbau Gohl. Angebote bitte an:
lokicenter@bluewin.ch oder Tel. 079 647 95 25

H0 Kaufe Modelleisenbahn.
Tel. 043 444 11 11

I Accucraft BR Mk I Coaches.
Tel. 079 265 75 83

Verkaufen

N Zu verkaufen altershalber und wegen möglichen Umzugs! Loks und Wagen der Epoche III (BLS + SBB), Digitaleinheit (Lenz), Railroad mit Handbüchern, Schienen und sehr viel Baumaterial. Alles en bloc.
markus.urben@besonet.ch

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

H0m H0m-Rollmaterial Brünig von BEMO, Motreno und HRF-Gleismaterial, Weichen usw. Bitte Liste verlangen.
paul.zurgliger@bluewin.ch, Tel. 079 434 32 00

H0 Spur H0, Gleichstrom, Vitrinenmodelle SBB- und BLS-Dampfloks und braune E-Loks. Liste anfordern.
Tel. 079 610 70 08 oder hr-obrist@bluewin.ch

H0 Märklin-M-Gleissortiment, ca. 100–150 kg, aus demontierten Anlagen. Geeignet für Klubanlage, Schattenbahnhöfe; Schienen, Weichen (normale, Doppelkreuzweichen, Dreifachweichen; alle funktionsgeprüft); teilweise neu, teilweise mit Gebrauchsspuren; Brückenelemente, gerade und gebogen, und vieles mehr. Muss abgeholt werden. Preis nach Absprache.
Ingo Wulff, Poststrasse 9, 8634 Hombrechtikon, Tel. 055 244 35 65, ingo.wulff@gmx.ch

Om ModelRail: drei sehr schöne 4-achs. RhB-Personenwagen (creme-grün), AS 1161, AB 1619, B 2221; ein 4-achs. RhB-Speisewagen (rot), WR 3811 («Vitrinenmodelle»).
Enrico Trevisan, Frankentalstrasse 25, 8049 Zürich, Tel. 079 702 12 02, trevisan@hispd.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

Suche Heft LOKI Spezial Nr. 8|1995 oder Kopie von Inhalt «Lötschberganlage» von Andreas Cadosch.
Christian d'Ernst, Tel. 079 709 92 84

Welche darf es denn sein?

Wir bieten Ihnen diese wunderschönen, handgefertigten Ganzmetall-Messing-Modelle zum Preis von CHF 3'750.00/Stk. an.

Beim Hersteller Kiss Modellbahnen Schweiz GmbH sind sie bereits vollständig ausverkauft.

Kiss+
Modellbahnen Schweiz



Art.-Nr.:
510300, 510301, 510302

ZUGKRAFT STUCKI

Das Modellbahnparadies 5412 Vogelsang AG 056 221 87 55 www.zugkraft-stucki.ch



Abdeckhauben – Vitrinen – Dekotreppen
aus Acryl/Glas für die Spuren N – H0m – H0 – 0 – I – G

Handelsagentur
Jean-Pierre Gehbauer

Wohnaccessoires
Geschenke
Produktpräsentation
Displays

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



Bahnorama GmbH
Modelleisenbahnen

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



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



MARCO⁴s
TRUCKS

KLARSICHTVERPACKUNGEN
FÜR MODELLFAHRZEUGE &
MODELLEISENBAHNEN

SHOP.MARCOS-TRUCKS.DE

MARCO RECK - AN DER ALTEN BAHN 7 - 91227 HEISSBRUCK - 09151/7320802 - INFO@MARCOS-TRUCKS.DE

MDS-MODELL

RhB Ge 4/4 II

Spur N



Sofort lieferbar

ab 164,50 €

MDS-Modell · Häfnersweg 8 · 71549 Auenwald · www.mds-modell.eu



Die Spezialisten unter den Decodern für:

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

Qdecoder

Online Shop CH qdecoder.ch



40 Jahre bewegende Erfolgsgeschichte...

Die Arwico AG möchte der LOKI ganz herzlich zum 40-jährigen Jubiläum gratulieren und ihr unsere Glückwünsche übermitteln.



LOKI
Jubiläum

Bahn aktuell

Ein neues Bijou auf Bündner Schienen





Der Bündner Gründerzug mit der G 3/4 11 «Heidi», dem RhB F 4004 (Bj. 1896), dem LD C 32 (Bj. 1889) und dem RhB C 66 auf dem Landwasserviadukt.

Am 25. Oktober 2020 erfolgte nach fünfjähriger Restaurierung die erste Fahrt des historischen C 66 von 1897 der RhB. Sie führte von Samedan nach Alvaneu und zurück. Mit ihm war seit dem RhB-Jubiläum 1989 erstmals wieder die Wagengarnitur des Bündner Gründerzuges zusammen mit dem C 32 und dem F 4004 unterwegs.

Beim C 66 handelt es sich um den 1897 von der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen mit der Fabriknummer 8277 an die RhB ausgelieferten Drittklasswagen. Nachdem die zweiachsigen Personenwagen von Vierachsern aus dem regulären Verkehr verdrängt worden waren, standen sie als Baudienstwagen wei-

ter im Einsatz, so 1944 auch der mittlerweile als C 2026 bezeichnete Wagen. Er überlebte als Mannschaftswagen Xk 9039 bis 2014, als er zum historischen Fahrzeug erklärt wurde. Es folgte eine mustergültige Restaurierung, wobei auch die inzwischen verschwundene Inneneinrichtung nach Originalplänen rekonstruiert wurde. Hans Roth



RhB-Direktor Renato Fasciati hat in Alvaneu die Freiwilligen mit einer äusserst passenden Rede geehrt.



RhB-Direktor Renato Fasciati sichtlich erfreut.

Der TEE auf dem Dreischienengleis bei Domat-Ems



Am 3. Oktober 2020 fotografierte Tibert Keller den RAe 1053 an derselben ...



... Stelle wie am 20. Mai 1989 die Nr. 1055 anlässlich des RhB-Jubiläums.

Fotos: Tibert Keller

Zeitreisen mit der FART im malerischen Centovalli



Am 11. Oktober 2020 fanden zum dritten Mal in diesem Jahr historische Fahrten auf der Centovallibahn zwischen Locarno und Camedo statt. Zum Einsatz kam der ABDe 6/8.31 mit zwei historischen AB-Wagen.

Foto: Daniele Giaroli

Foto: Florian Hübscher



Kehrrechtzug auf Umwegen unterwegs

Die Re 420 270 erreicht am 13. Oktober 2020 den Freiverlad der Güterverkehrsanlage in Burgdorf mit dem Kehrrechtzug, der wegen der Streckensperre zwischen Solothurn und Wiler via Olten verkehren musste.

Foto: Georg Trüb



TILO-Flirt auf Testfahrten im Thurgau

Der sechsteilige, fertig beschriftete FLIRT RABe 524 307 für die TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) war am 20. Oktober 2020 auf einer Testfahrt von Sulgen nach Rorschach anzutreffen, hier zwischen Erlen und Oberaach.

Foto: Florian Hübscher



Twindex auf Testfahrt im Aaretal

Noch sind die neuen FVD-IR200 von Bombardier auf verschiedensten Testfahrten überall in der Schweiz anzutreffen. So etwa der vierteilige RABe 502 406 am frühen Morgen vom 20. Oktober 2020 zwischen Uttigen und Thun.

ÖBB-Railjet zusammen mit SBB-Fahrzeugen

Für den Ausbau des Nachtzugangebots wird die ÖBB neu Schlaf- und Liegewagen beschaffen, die technisch auf den Wagen des Railjets (RJ) basieren. Die SBB überlegen, ob ihre internationale Wagenflotte Apm/Bpm 61 z.B. als Sitzplatzwagen in diesen Zügen nutzbar wäre. Es stellt sich allerdings die Frage, wie sich die unterschiedlichen Wagentypen gegenseitig vertragen. Deshalb organisierten die SBB am 6. November 2020 Testfahrten einer RJ-Komposition mit integrierten Schweizer Wagen, die zwischen St. Margrethen und Rorschach verkehrte. Durch das Einreihen der SBB-EC-Wagen in der Garnitur hinter der Lokomotive 1116 wollte man Folgendes testen:

- Wie werden die UIC- und EP-Steuerleitungen (z.B. für Licht, Beschallung, Brandmeldeeinrichtung, Notbremsüberbrückung usw.) des RJ von den SBB-Wagen beeinflusst?
- Wie verhält sich die verbundene UIC-Leitung (zwischen RJ-Zug und SBB-Lok), wenn der «Österreicher» von einer «Schweizerin» geschleppt wird?

Vorgesehen waren je vier Pendelfahrten mit Re 460 und Re 420 109 (Swiss Express). Schliesslich konnten die meisten Tests dann auch im Stillstand in St. Margrethen und Rorschach durchgeführt werden, sodass die Kombination mit der Re 420 zum Leidwesen der extra angereisten Bahnfotografen nie auf der Strecke auftauchte.

Die Tests waren sehr erfolgreich. Es sind keine unlösbaren Probleme zu erwarten, wenn die SBB-Wagen in den neuen Night-Jet-Zügen eingereiht sind. Peter Pfeiffer



Die letzte verbliebene Swiss-Express-Lok wurde lediglich im Stillstand an der Railjet-Garnitur getestet.



Ein (noch) relativ ungewohntes Bild geben die SBB-Eurocitywagen innerhalb eines Railjet-Zugs ab.



Auch im Bahnhof St. Margrethen erfolgten einige der Versuche statisch.

Fotos: Peter Pfeiffer

Jurassier Original unterwegs



Fotos: Julian Ryt

Am Morgen des 24. Oktobers 2020 war La Traction für eine private Charterfahrt mit dem wunderschön restaurierten CFe 4/4 601 und dem Bt 702 zwischen Pré-Petitjean und Tramelan unterwegs.

Lernfahrt mit Panorama



Am Abend des 24. Oktobers 2020 führten die SBB eine Bahnfahrt mit sachkundigen Erklärungen zu interessanten Strecken rund um Zürich durch. Zum Einsatz kam die Re 420 109, die letzte im Einsatz stehende Re 4/4^{II} im Swiss-Express-Anstrich, mit zwei Panoramawagen.

Revolution beim Holztransport auf Schienen

Seit dem Sommer organisiert Widmer Rail Services (WRS) den Holztransport neu von verschiedenen Abgangsstationen, auch aus dem Jura, zur Swiss Krono in Menznau.

Die zu transportierenden Baumstämme werden meistens auf die neuen kurzgekuppelten, achtschigen «Giga-Wood»-Doppel-

wagen verladen. Die Basis für dieses neuartige Logistiksystem stellt ein leichter blauer Tragwagen von Innofreight dar. Durch den Aufbau von besonders breiten und hohen Rungen sowie Endwänden kann die Ladung im Vergleich zu herkömmlichen Holztransportwagen um bis zu 50% erhöht werden.

Das Hochleistungsrungsystem von Innofreight, das den Entfall von etwelchen Spanngurten sowie eine schnellere und vor allem auch wesentlich sicherere Be- und Entladung ermöglicht, stellt somit eine zukunftsweisende Revolution in der Eisenbahnlogistik dar.

Peter Pfeiffer



Aus der Ajoie sind auch herkömmliche Rungenwagen eingereiht.



Fotos: Peter Pfeiffer

Man beachte das viel grössere Lichtraumprofil der «Giga-Wood»-Wagen.

Über den Berg wie in alten Zeiten



Foto: Markus Seeger

Dieser am 18. September 2020 verkehrende HUPAC-Zug mit den Re 465 007 und 016 sowie der schiebenden Re 425 174 fährt regulär über die Lötschberg-Bergstrecke.

Foto: Georg Trüb



IC2020 nun uniform unterwegs

Seit einiger Zeit verkehrt zwischen Luzern und Konstanz die erste Komposition, die vollständig aus den umgebauten IC2020-Wagen besteht, so etwa am 31. Oktober 2020 zwischen Winterthur und Oberwinterthur auf der Fahrt nach Konstanz.

Foto: Georg Trüb



Sechsteiler Mutz nun in Betrieb

Am 20. Oktober 2020 erfolgten im Thurtal Testfahrten mit dem zu einem Sechsteiler verlängerten RABe 515 035 «Mutz» der BLS AG. Einige Tage später war dieser bereits in seiner Heimat auf Testfahrten zwischen Bern und Thun anzutreffen.

Foto: Florian Hübscher



Neues Leben für Traktoren bei der Sersa

Am 20. Oktober 2020 ist der neu in Weiss lackierte Tm 232 131 der Sersa in Payerne mit dem Zuckerrübenverlad beschäftigt. Dieser Traktor ist einer von mittlerweile sieben Tm 232 der Sersa, die von den SBB Cargo übernommen wurden.

Foto: Hansruedi Burkhalter



Stiva Retica als heimelige Berghütte

Seit dem 6. November 2020 präsentiert sich die «Stiva Retica» WR-S 3821 in einem neuen Aussengewand anstelle der Bierwerbung. Im Innern hat der Wagen neu Vorhänge im Edelweisslook erhalten.

Foto: Peter Pfeiffer



Eine Zeitreise mit der SBB Historic

Am 17. Oktober 2020 führte SBB Historic eine «Fahrt ins Blaue» durch. Die Route war den Teilnehmern im Voraus nicht bekannt. Die dafür selten eingesetzte Ae 4/7 10976 aus Lausanne übernahm dabei für die halbe Fahrt die Zugführung.

Foto: Daniele Giliardi



Re 4/4' 10002 im grünen Anstrich

Die Re 4/4' 10002 (ex Re 416 426) untersteht nun dem Verein Verbano Express, der sich um ihre Instandhaltung kümmert. Die ergrünte Lok verkehrte so am 14. Oktober 2020 anlässlich einer öffentlichen Sonderfahrt.



Nostalgie am Bernina

Am 10. Oktober fand die zweite FairFoto-Fahrt 2020 statt. Mit der Ge 4/4 82 und einem GmP ging es von St. Moritz nach Alp Grüm und zurück nach Pontresina.

Das besondere Bild zum Schluss

Als sei die Uhr im Emmental stehen geblieben: in Häusernmoos bei einer Fotofahrt am 18. Oktober 2020.





Vorbild & Modell | Der Nachbau der legendären Boeing Trains in Spur HO

Die Tiefflieger

Der Traum vom Fliegen ist in etwa so alt wie die Menschheit, allerdings ist das Flugwesen wesentlich jünger als die Eisenbahn. Um die Fliegerei mit der Eisenbahn zu kombinieren, bedarf es nicht zwingend eines Flughafens. Der LOKI-Autor Thomas Hollenstein zeigt uns die legendären Boeing Trains in den USA und seine Modellumsetzung davon.

Von Thomas Hollenstein (Text/Fotos) und Hans Roth (Fotos)

Ein sonniger Tag im September mitten in den Rocky Mountains. Wir stehen an den Gleisen der Montana Rail Link (MRL) am Mullan Pass in Montana. Ein Zug hat sich vor ein paar Minuten beim Bahnübergang unten im Tal mit viermaligem Hupen angekündigt, doch bereits früher als normal hört man hinter den Felsen bereits ein Brummen. Offenbar ist der Zug leicht und somit schneller als üblich unterwegs. Schon biegt eine einzelne BNSF-Lokomotive um die Kurve und hinter ihr ein... zwei... drei... vier in der Sonne grün-metallisch glänzende Flugzeugrümpfe. Ja, richtig, Rümpfe für zukünftige Boeing 737! Quietschend gleiten die Wagen mit den spä-

teren Verkehrsflugzeugen über die vor uns liegende Skyline Trestle. Ein surreales Bild für uns, aber Alltag auf dieser Bahnstrecke.

Das Vorbild

Der industrielle Transport von Flugzeugen auf dem Schienenweg begann in den USA bereits in den 1950er-Jahren. Dabei wurden einzelne Teile in speziell umgebauten Boxcars und auf Flatcars transportiert. Später kamen dann für den Transport der verschiedenen voluminösen Flugzeugteile die sogenannten «Skyboxes» oder «Canopy Cars» dazu. Dabei handelt es sich um grosse, auf Flach- oder Taschenwagen aufgesetzte und abhebbare Hauben, welche das Lichtraum-

profil möglichst optimal ausnützen. Ursprünglich wiesen diese Skyboxes grossflächige Anschriften von Boeing, Convair oder den verschiedenen Bahngesellschaften auf. Allerdings dienten die Buchstaben und Logos einigen schiesswütigen Amerikanern als Zielscheiben, weshalb später ein neutraler, brauner Anstrich gewählt wurde. Mit der Zeit entstanden auch spezifische Canopy Cars für die Boeing-Typen 747, 767 oder 777. Noch heute sind diese Wagen in diversen Güterzügen und in den speziellen «Boeing-Zügen» anzutreffen.

Ab den 1980er-Jahren begann man, die bei Boeing in Wichita (Kansas) gebauten Flugzeugrümpfe auf Flatcars zu verladen



Speziell ist der Anblick, wenn an einem Bahnübergang der Rumpf einer B737 vorbeifährt.

und zur Endmontage nach Renton (Washington) zu transportieren. Anfangs wurden sie in einzelnen Sektionen verladen, welche nach dem erfolgten Transport zusammengefügt werden mussten. Ab Mitte der 1990er-Jahre konnten aber dank verschiedenen Anpassungen der Lichtraumprofile auf den befahrenen Strecken auch komplette Rümpfe der Boeing 737 auf 89-Fuss-Flatcars verladen werden.

Ein Flugzeugrumpf wird im Bereich der späteren Flügel mittels einer Auflageeinrichtung mit dem Flatcar verbunden. Eine zweite Auflage befindet sich im Bereich

hinter dem Cockpit. Um den Rumpf vor ins Lichtraumprofil ragenden Objekten wie Baumstäben oder Eiszapfen in Tunnels zu schützen, befindet sich zuvorderst am Flatcar ein Metallgestell – ein sogenannter «Icicle Breaker».

Abhängig vom B737-Modell ragt das Heck des Flugzeugrumpfs hinten mehr oder weniger weit über den Wagen hinaus. Um diesen Überhang zu überbrücken, muss immer ein zusätzlicher Flatcar mitgeführt werden. Zuerst handelte es sich um 68-Fuss-Flatcars, welche am gegenüberliegenden Ende eine gegen den Flugzeug-

rumpf hin abgeschrägte Skybox aufwiesen. Darin konnte weiteres Material verstaut werden. Später kamen aber auch normale 60- bis 89-Fuss-Flatcars dazu.

Normalerweise führt die Route dieser Boeing-Transporte ab Kansas City über die Gleise der BNSF Railway in Richtung Norden. Dabei werden sie an der Spitze oder im ersten Drittel des regelmässig verkehrenden gemischten Kansas-nach-Pasco-Güterzugs «H-KCKPAS» eingereiht. Ab Billings (Montana) führt die Reise über die regionale Montana Rail Link durch den Süden Montanas. Dabei wird in teilweise engen Kurven, über Brücken (Trestles) und durch Tunnels am Mullan Pass auf 1697 m ü. M. die Continental Divide in den Rocky Mountains überwunden. Ab Spokane – wieder auf der Infrastruktur der BNSF – werden die Boeing-Wagen umrangiert und an einen Containerzug gehängt, welcher mit ihnen über die Cascades bis in die Gegend um Seattle am Pazifik fährt.

Da die Flugzeugteile möglichst just in time geliefert werden müssen, kann es auch vorkommen, dass ein Boeing-Ganzzug ohne artfremde Wagen verkehrt. Meist sind diese kurzen Züge relativ leicht und verkehren mit lediglich einer Lokomotive.

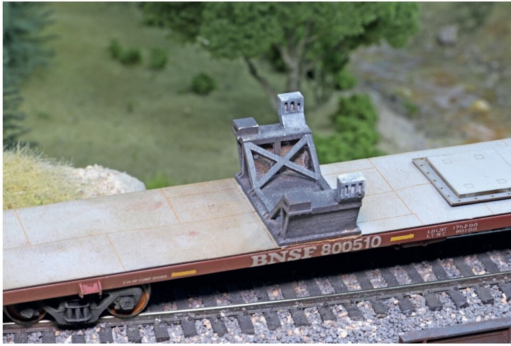
Eine gewisse Bekanntheit erhielten die Boeing-Transporte, als 2014 ein solcher Zug in Montana entgleiste und einige der verladenen Flugzeugrümpfe im Clark Fork River landeten. Grundsätzlich verlaufen die Fahrten jedoch zuverlässig, und Boeing sowie die involvierten Bahnen rechneten damit, dass das Transportvolumen zunimmt. Das war allerdings noch vor dem Debakel mit der B737 «Max» und vor der Coronakrise.



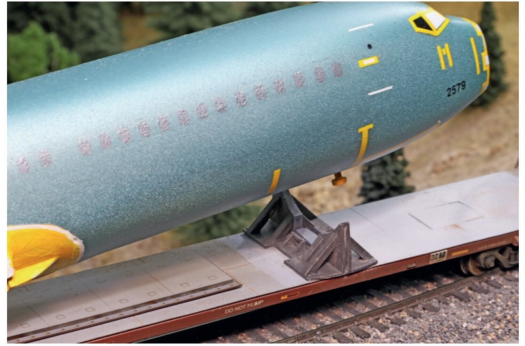
Ein Boeing-Transport auf der Skyline Trestle am Mullan Pass in Montana.



In diesem Zug sind Skyboxes einer moderneren Variante zu sehen.



Die Rumpfhalterung «Cradle» ist ein 3-D-Druck-Bauteil.



Die Befestigung erfolgt mittels Magnet und Schraube (siehe Box Seite 69).



Drei Skyboxes von LBF, die lackiert und mit den Beschriftungen (inkl. Graffiti) versehen wurden.

Modelle im Handel

Obschon das Vorbild für den Modellbahner attraktiv ist, sind handelsübliche Modelle spärlich gesät. In Grossserie gibt es Boeing-Wagen inkl. Beladung in Spur N von der Firma Micro-Trains. Die Flugzeugrümpfe müssen noch mit den beiliegenden Nass-schiebebildern zugerüstet werden.

In Spur H0 wurden in den 1990er-Jahren von LBF (später Hubert's) die Skyboxes in verschiedenen Beschriftungsvarianten produziert. Heute sind diese Wagen allerdings vergriffen.

Der auf Güterwagenladungen spezialisierte Hersteller Protoloards hat ab und zu angepasste Flachwagen von Atlas mit Flugzeugrümpfen im Angebot. Vom Kleinserienhersteller Railfan Models ist ein moderner Canopy Car für Boeing 777 angekündigt.

Wer sich seinen Boeing Train selbst bauen möchte, wird beim 3-D-Druck-Dienst Shapeways fündig. Hier sei vor allem der Konstrukteur Model Railroad & Space Mod-



B737-Fuselage auf einem 89-Fuss-Flatcar. Für den nach hinten ausladenden Bereich des Flugzeugrumpfs wird jeweils ein weiterer Flatcar mitgeführt.

els mit seinen diversen Teilen hervorgehoben. Dazu passende Nassschiebebilder findet man zudem bei Microscale Decals und bei Modelrailroadworks in Dresden.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch auf die Resin-Bausätze von Con-Sys hingewiesen. Diese gleichen aber wegen des schlechten Resin-Gusses selbst bei sorgfältigem Zusammenbau mehr einem Weihnachtsgetzli als einem Modell.

Meine Umsetzung ins Modell


Da meine Modelleisenbahnanlage das Thema «Montana Rail Link» hat, war für mich sonnenklar: Es muss ein Boeing Train in Spur H0 her! Mit etwas Glück konnte ich zwei B737 mit einer Gummibärchen-Werbemalung von Herpa ergattern – als Kompromiss im Massstab 1:100. Es handelte sich dabei um einfach gehaltene Plastikmodelle, wie sie beispielsweise in Reisebüros ausgestellt werden. Nachdem die goldene Farbe entfernt war, konnten mit der Trennscheibe die Bereiche der Flügel ausgeschnitten werden. Die sogenannten «Wing Sections», also die Bereiche, an denen später die Flügel montiert werden, weisen beim Vorbild diverse komplexe Verstrebungen und Verbindungspunkte auf. Bei Shapeways konnte ich entsprechende Teile als 3-D-Druck finden. Diese passten jedoch nicht genau zu den Herpa-Modellen und mussten an- und danach in die Flugzeugrümpfe eingepasst werden. Mit leichtem

Verbiegen, Verspachteln und Verschleifen konnte ein zufriedenstellendes Resultat erreicht werden. Es folgten noch weitere Anbauteile an anderen Bereichen der Rümpfe und dann der mittels Airbrush aufgetragene, türkis-metallische Anstrich – beim Vorbild ein Schutzlack.

Mit dem Anbringen vieler Nassschiebebilder aus dem Eisenbahn- und Flugzeugmodellbau wurden schliesslich die Arbeiten an den Flugzeugrümpfen abgeschlossen.

Von Protoloads habe ich mir zwei 89-Fuss-Flatcars vom US-Hersteller Atlas beschafft. Diese Wagen verfügten bereits über die Schutzgerüste und Auflagevorrichtungen. Letztere habe ich allerdings gegen filigrane 3-D-Druck-Modelle getauscht.

Als Abstandswagen dienen mir 60-Fuss-Flatcars von Athearn. Einer der Wagen weist eine auf der einen Seite abgeschrägte Skybox auf, welche ich von einem leider verstorbenen US-Modellbahnkollegen erhalten habe. Ich habe die Box mit ein paar zusätzlichen Details im Stirnbereich versehen, farblich neu gespritzt, mit entsprechenden Nassschiebebildern ausgerüstet und zusätzlich verwittert. Sozusagen als Dessert wurden noch drei Skyboxes von LBF, in verschiedenen Brauntönen neu gespritzt, beschriftet und anschliessend verwittert.

Somit steht mir nun ein siebenteiliger Boeing Train zur Verfügung, womit auf meiner H0-Anlage ebenfalls Flugzeuge im Tief-flug unterwegs sind. 

Der Magnettrick

Die beschriebenen Flugzeugrümpfe werden mittels der Auflagevorrichtungen im Flügelbereich sicher auf dem Flachwagen gehalten. Etwas anders ist die Situation im vorderen Bereich des Rumpfs. Dort gibt es nur eine kreisrunde, der Kontur der späteren B737 folgende Stütze. Beim Vorbild wird dort eine Verbindungsstange zum Flachwagen angebracht.

Da ich mir die Flexibilität bewahren wollte, die Rümpfe von den Flachwagen zu trennen, war weder das Anschrauben noch das Leimen eine Option. Stattdessen habe ich im Bereich der vorderen Auflage einen flachen, aber starken Magneten versenkt eingebaut.

An den Boeing-Rümpfen montierte ich an der entsprechenden Stelle jeweils eine Schraube. Gelb bemalt ähnelt sie stark der Verbindungsstange des Vorbildes. Der Magnet zieht nun die Schraube an, womit der Rumpf zuverlässig auf dem Flachwagen sitzt. Und doch habe ich so die Möglichkeit, die Wagen auch mal ohne Beladung einzusetzen.

Natürlich eignet sich die Montageart mittels Magnet auch für zahlreiche weitere Beladungen. Vielleicht können die Leserinnen und Leser weitere Beispiele vorstellen.



Hinter einer einzelnen SD40-2 windet sich ein Boeing Train durch die Rocky Mountains bzw. durch die Spur-H0-Anlage des Autors.



R.C.R. GUY. TO. H. H. HAY

Porträt | Die FS-Drehstromlokomotive E 432 von Pesolillo SA in Spur 0

Ein Schmuckstück

Italien ist mehr als Sophia Loren, Alfa Romeo und Latte macchiato. Die italienischen Bahnen fuhren bereits elektrisch, als die Schweiz noch davon träumte. Die E 432 der Pesolillo SA erinnert an einen wichtigen Abschnitt in der Entwicklung von Elektrolokomotiven.



Von Urs Häni (Text/Fotos)

Man mag sie, oder man mag sie vielleicht nicht: Sehr originell waren die Drehstromlokomotiven auf jeden Fall. Selbst die Brown, Boveri & Cie. (BBC) hatte sich für das Drehstromsystem engagiert. Die Firma Tecnomasio Italiano Brown Boveri (TIBB) war in Italien bis 1988 ein Hersteller von Eisenbahn- und Tramfahrzeugen. Sie wurde schon 1871 als Tecnomasio Italiano gegründet und 1903 von der BBC gekauft. Es war die BBC, die sich für die Elektrifizierung des Simplontunnels mit Drehstrom starkmachte. In Italien war dieses System zu dieser Zeit bereits in Betrieb. Obwohl TIBB auch schon am italienischen Gleichstromsystem rumwerkelte, waren bereits Drehstromlokomotiven der Firma im Einsatz, vor allem in Ligurien, im Piemont und am Brenner. Italienkenner mögen sich vielleicht noch an die speziellen Loks erinnern. Sie waren bis Mitte der 1970er-Jahre unterwegs.

Ende des 19. Jahrhunderts war es noch nicht möglich, Loks mit 15 000 Volt Wechselstrom zu betreiben. Doch die Drehstrom-

technik mit 3600 Volt und 16 ⅔ Hertz war bereits etabliert, obwohl der Aufwand der Fahrleitung – vor allem in Bahnhöfen mit den zahlreichen Weichen und Doppelkreuzweichen – durchaus als extrem bezeichnet werden kann.

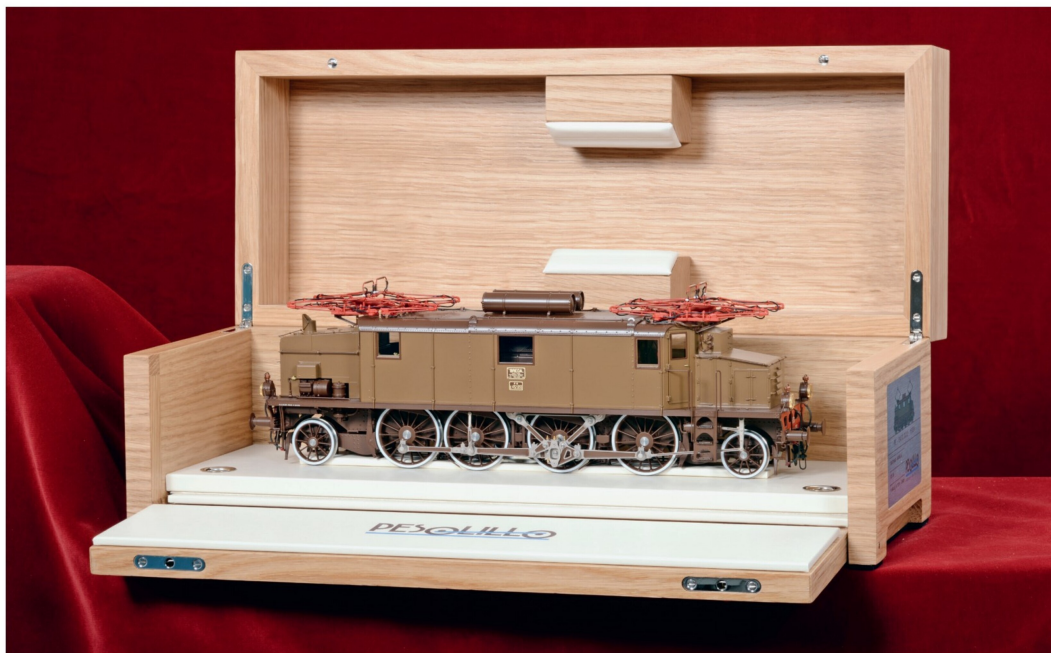
Das Prunkstück

Das Paradestück der Drehstromlokomotiven war die von Breda gefertigte E 432 für die FS (Ferrovie dello Stato Italiane). Diese Lokomotive galt als die attraktivste, modernste und rentabelste Elektrolokomotive ihrer Zeit. Sie wurde vor allem vor Schnellzügen zwischen Ventimiglia und Genua eingesetzt. Ebenso war sie zwischen Modane – dem Grenzbahnhof der Mont-Cenis-Linie – und Turin beziehungsweise Genua aktiv. Auch der Brenner mit dem Übergang zwischen Italien und Österreich gehörte zu ihren Einsatzgebieten, zusammen mit einigen Nebenlinien.

Die Bezeichnung «E» bedeutet, dass es sich um eine Elektrolokomotive handelt. Die erste Ziffer gibt die Anzahl der Trieb-

achsen an, die zweite zeigt an, ob es sich um eine Personenzug- oder eine Güterzuglokomotive handelt, wobei die «3» für Reisezüge und die «5» für Güterzüge steht. Die dritte Zahl schliesslich zeigt an, mit welchem Baalos die Lokomotive produziert wurde. Im Falle der E 432 bedeutet das, dass die Lokomotive vier Antriebsachsen aufweist, dass sie für Personenzüge gebaut wurde und dass sie aus der zweiten Entwicklungsphase stammt. Für italienische Gleichstromlokomotiven gilt eine andere Interpretation.

Ab 1928 stellte Breda 40 Einheiten der E 432 her, die als verbesserte E 431 galten, mit einer auf 2200 Kilowatt gesteigerten Stundenleistung und mit einem Bianchi-Gelenkstangenantrieb. Alle Maschinen blieben auch nach dem Zweiten Weltkrieg in Betrieb. Um 1960 umfasste das Streckennetz in Ligurien und dem Piemont immer noch rund 2000 Kilometer. In der Region Bozen-Brenner waren es noch 90 Kilometer. Die E 432 waren noch lange im Hinterland von Genua anzutreffen, auch in



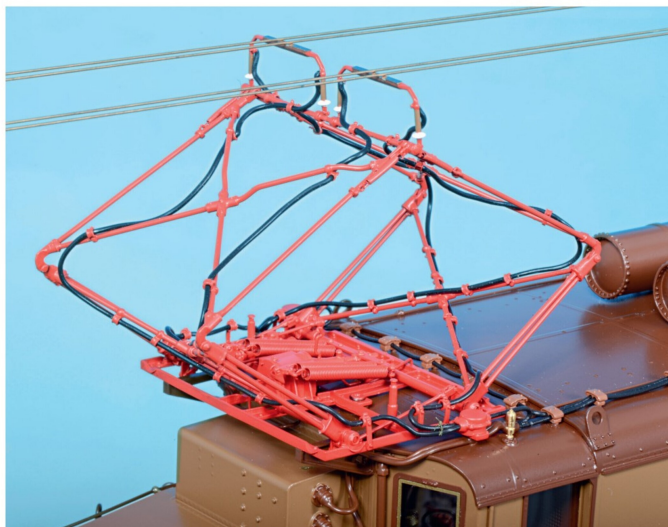
Die Schatulle dient nicht nur zum geschützten Transport, sie präsentiert das Modell auch der Qualität entsprechend – eine kleine Schatztruhe.

Doppeltraktion zusammen mit den E 431 sowie den E 554. Die 94 Tonnen schweren Lokomotiven wurden schon zu Beginn mit Pantografen ausgerüstet, während die meisten anderen Drehstromloks Stangenbügel aufwiesen. Drehstromlokomotiven verfügten über vier Fahrstufen, mit 37,5, 50, 75 und 100 Kilometern pro Stunde.

Mit dem Verschwinden des Drehstromnetzes ist ein Stück der Entwicklungsgeschichte elektrischer Lokomotiven verloren gegangen. Immerhin: Die Jungfrau- und die Gornergratbahn in der Schweiz fahren immer noch mit Drehstrom im damaligen Sinne. Aber selbst heutige Elektrolokomotiven, wie die Re 460 der SBB, werden wieder durch Drehstrom-Asynchronmotoren angetrieben. Frequenzumrichter machen es möglich, aus dem einphasigen Bahnstrom einen Drehstrom variabler Frequenz zu erzeugen. Neben den beiden Geschwindigkeitsmessern sind weiter ein Kompressor und die Friedmann-Ölpumpe mechanisch angetrieben.

Die Modelle

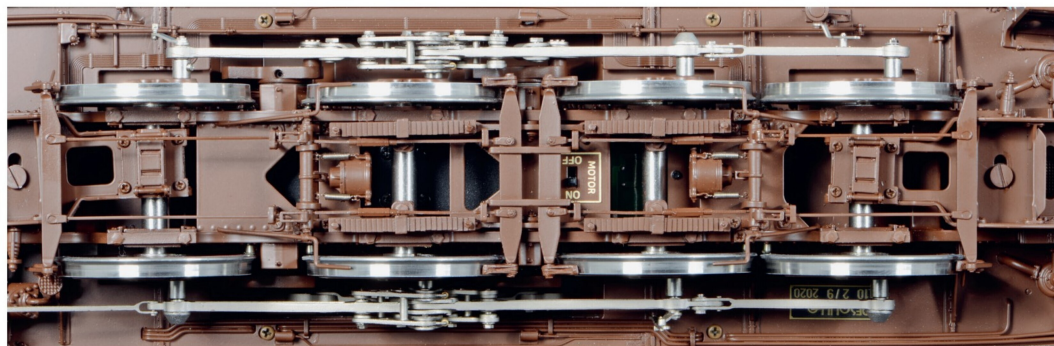
Die E 432 der italienischen Staatsbahnen wurde in den Epochen II bis IV vom Tessiner Hersteller Pesolillo SA in insgesamt 21 Versionen im Massstab 1:43,5 hergestellt. Der Lokkasten war zu Beginn schwarz lackiert, während die Speichenräder in Rot gehalten wurden – möglicherweise in Anlehnung an die Farbgebung der damaligen Dampflokomotiven, obwohl das Rot der Räder von Dampf- und Elektrolokomotiven unterschiedlich war. In den späten 1930er-Jahren erhielten Elektrolokomotiven einen braunen Anstrich (Castano Isabella), um



Die E 432 wurde schon zu Beginn mit Pantografen und nicht mit Stangenbügeln ausgerüstet.



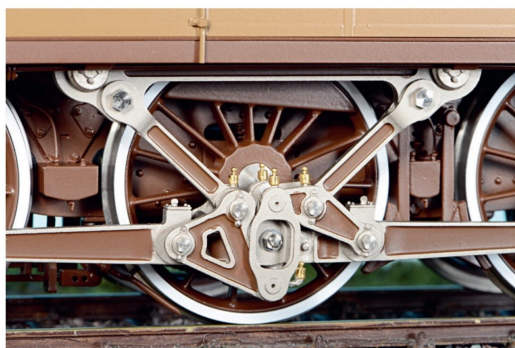
Ein tolles Schauspiel bietet der Antrieb des mechanischen Kompressors.



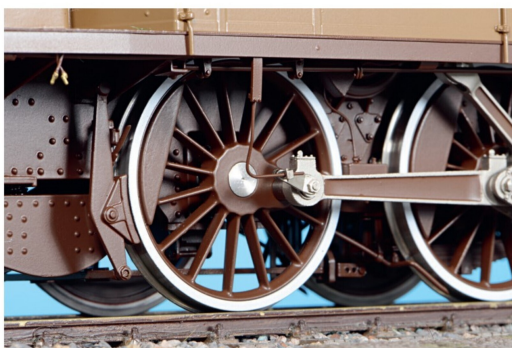
Nur wenige Details verraten, dass es sich hier um die Modellumsetzung handelt. Die Achsen sind kugellagert und die Blattfedern voll funktionsfähig.



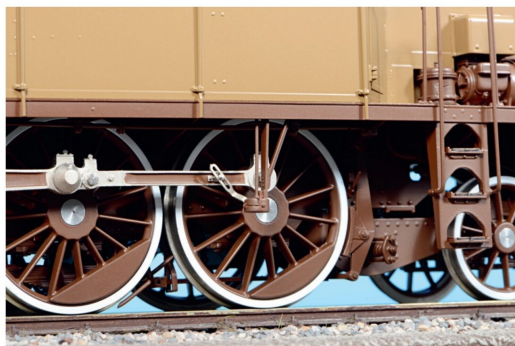
Über den Decoder können sowohl die Führerstands-, die Antriebs- und die Gangbeleuchtung als auch die Frontbeleuchtung separat geschaltet werden.



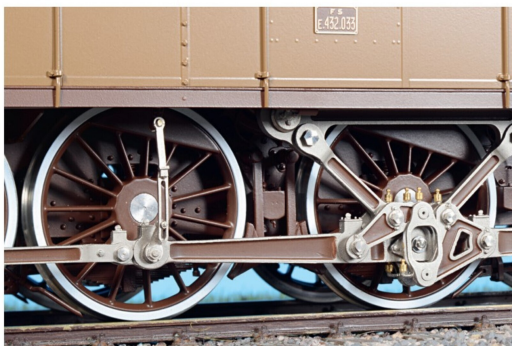
Die Ölfässer auf dem Stangenantrieb wurden gedreht und danach vergoldet.



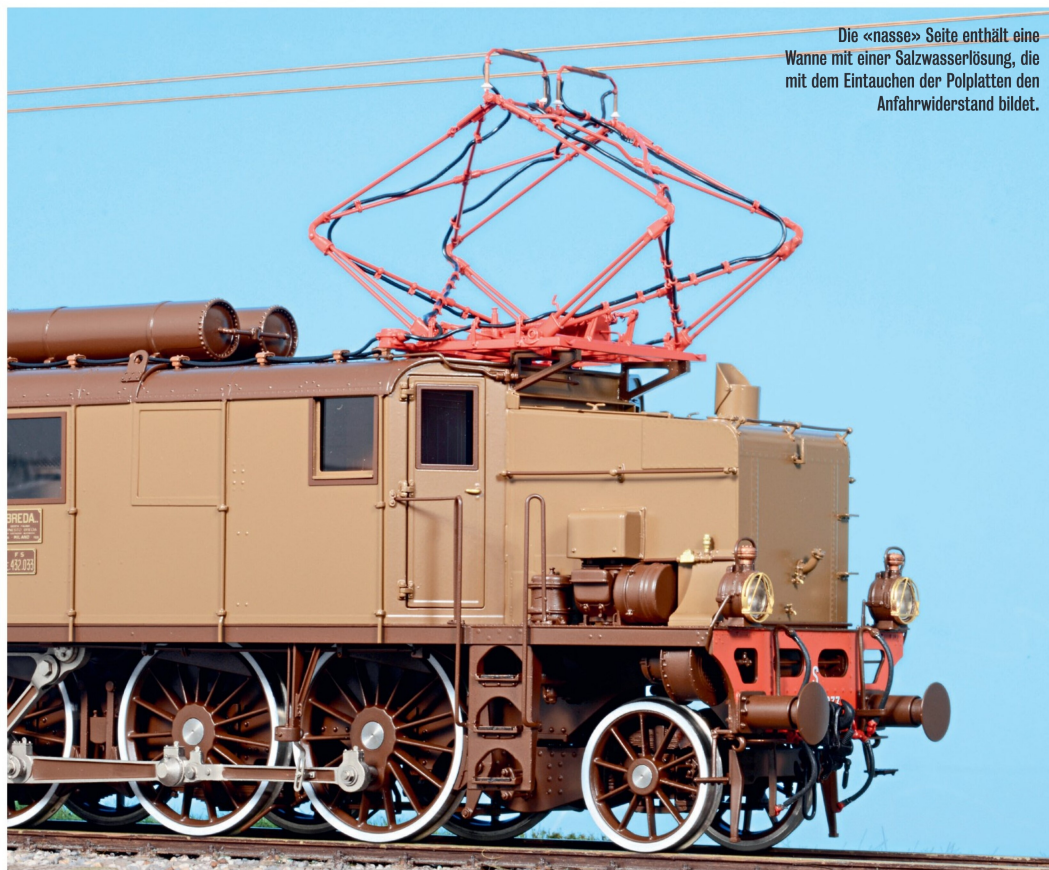
Hier sind die Deuta-Geschwindigkeitsmesser aus Deutschland ersichtlich.



Die Geschwindigkeitsmesser der Schweizer Firma Hasler erlangten Weltruf.



Auch die Friedmann-Ölpumpe wird über die Stangen angetrieben.



Die «nasse» Seite enthält eine Wanne mit einer Salzwasserlösung, die mit dem Eintauchen der Polplatten den Anfahrwiderstand bildet.

sie den Personenwagen anzugleichen. Allerdings: Schwarze Lokkästen sah man noch bis Mitte der 1950er-Jahre.

Die Loks sind wie das Vorbild asymmetrisch aufgebaut, das heisst, der Vorbau mit den Elektroinstallationen ist niedriger als die «nasse Seite». Die Lokomotive arbeitete für das sanfte Anfahren mit einem Flüssigkeitswiderstand, der mithilfe einer Salzwasserlösung zustande kam. Dazu wurden die Polplatten immer tiefer in einen Trog mit Wasser eingetaucht, wodurch der Widerstand kleiner wurde.

Alle 112 Modelle wurden anhand von Unterlagen über ihre Vorbilder entsprechend ausgeführt.

Aufwendige Detaillierung

Der Lokomotivrahmen ist mit eingesetzten Sechskantschrauben und gedrehten Nieten detailliert. Der Rahmen selbst wurde mit CNC-Technik drahterodiert. Die Nieten am Gehäuse sind geprägt, um den Charakter der runden Nietenköpfe zu erhalten.


Ein Novum bietet auch die Herstellung der Räder: Die Speichen sind elliptisch geformt wie beim Vorbild. Dazu musste eine spezielle Stahlform hergestellt werden.

Die kugelgelagerten Achsen federn über funktionierende Blattfedern. Der optimale Gleiskontakt der Räder wird durch bewegliche Ausgleichsheber der Lagerung erreicht. Dadurch ist auch eine sichere Stromabnahme garantiert. Aufgrund der hervorragenden Adhäsion wird die gewünschte Zugkraft erreicht. Dazu tragen auch der kräftige, geräuscharme Faulhaber-Motor und die schräg verzahnten Zahnräder des Getriebes bei. Für die benötigte Präzision wurde der gesamte Getriebeblock aus Vollmaterial gefräst. Zudem erfolgt der Antrieb wie beim Vorbild über die Blindwelle und nicht über die Achsen.

Die Modelle werden mit dem ESU-Grossbahn-Sounddecoder ausgeliefert. Eine zusätzliche Elektronik ermöglicht sogar das typische Scheinwerferflackern mit 16 ⅓ Hertz. Das Einstellen sämtlicher Lichtkom-

binationen und verschiedener Sounds (mit Decoder) sowie das Abstimmen der Anfahr- und Bremsverzögerung sind selbstverständlich. Auch im Analogbetrieb lassen sich verschiedene Betriebszustände über Microschalter einstellen.

Zum Lieferumfang gehört eine Bedienungsanleitung, die neben allgemeinen Informationen auch die einzelnen Decoderfunktionen aufzeigt. Weiter liegt ein Zertifikat bei, in dem von jeder Lokomotive die Epoche, die Stückzahl und die Farbgebung aufgeführt sind.

Das Tüpfelchen auf dem i schliesslich ist die aussergewöhnliche Verpackung. Sie schlägt alles bisher Dagewesene. Die Lokomotive wird unten durch zwei Metallstifte und die Führung zwischen den Rädern stabilisiert. Durch das Schliessen des Deckels kann sie sicher transportiert werden. Die edle Schatulle eignet sich auch ohne Vitrine, um das Modell der Qualität entsprechend zu präsentieren – wie ein Schmuckstück halt. 



Bau | Peter Marriotts neues Anlagenprojekt im Massstab 1:87 (Teil 6)

Hoch die Drähte!

Im abschliessenden Teil seiner Serie führt uns Modellbaumeister Peter Marriott in die Geheimnisse des Oberleitungsbaus ein. Er vergleicht die Systeme zweier Hersteller und zeigt uns auf, wie er diese auf seiner Anlage – einem innerstädtischen Bahnhof irgendwo in der Schweiz – installiert hat.

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

Der Bau von Oberleitungen lässt sich nicht vermeiden, wenn wir unsere Elektrolokomotiven möglichst realitätsnah über unsere Anlage fahren sehen wollen. Das gilt insbesondere für solche nach schweizerischem Vorbild.

Es gibt eine Reihe von Firmen, die Oberleitungssysteme für die beliebtesten Massstäbe herstellen, darunter Barin Modell, Hobbex, Hornby International, JV, Sommerfeldt und Viessmann. Diejenigen Modell-

bauer, die kein System aus einer Hand verwenden möchten, können ihre eigenen (scratch-)bauen. Zum Beispiel mithilfe von Drähten aus dem Modellflugzeug-Bereich oder Masten aus Modell-H-Trägern, die sowohl in Kunststoff als auch in Metall im Handel erhältlich sind.

Auch in Bezug auf das Oberleitungsmaterial schaute ich zunächst, was ich auf Lager hatte. So verwendete ich schlussendlich gleich von mehreren Herstellern Teile,

und zwar von Sommerfeldt, Viessmann und Electrotren. Auch eine Art von Scratch Building.

Vor dem Start

Bevor Sie mit dem Bauen anfangen, gehen Sie hinaus, und sehen Sie sich die Vorbilder bei der echten Eisenbahn an. Stellen Sie sich an eine Strecke mit Oberleitungen, und schauen Sie sich die Masten, die Drähte und das Equipment an, das notwendig ist, um

die Drähte an Ort und Stelle zu halten. Da steckt viel mehr dahinter, als man zunächst meint. Oberleitungen sind etwas, das wir für selbstverständlich halten, bis wir sie in unsere eigene Anlage einbauen wollen.

Planung für die Oberleitung

Am besten ist es, die Installation einer Oberleitung bereits in der Planungsphase einer neuen Anlage in Betracht zu ziehen. Wird ein offener Grundriss verwendet, muss darüber nachgedacht werden, wo die Masten stehen werden. Einige Systeme arbeiten mit Schraubgewinden. Hier müssen Masten durch die Grundplatte geführt werden, unten werden sie mit einer Mutter festgeschraubt. Ein solches System verwendet Sommerfeldt, während bei anderen wie Hobbex, Hornby International und Viessmann die Masten oben auf der Grundplatte befestigt werden. Es ist daher wichtig, dass das Gleisbett breit genug ist, um die Schiene und den Mast aufzunehmen. Überlegen Sie sich, welches Material Sie als Unterlage verwenden. Denn falls es zu weich ist – zum Beispiel Dämmplatte, Polystyrol oder Hartschaum –, kann es sein, dass die Masten nicht stabil genug festgemacht werden können.

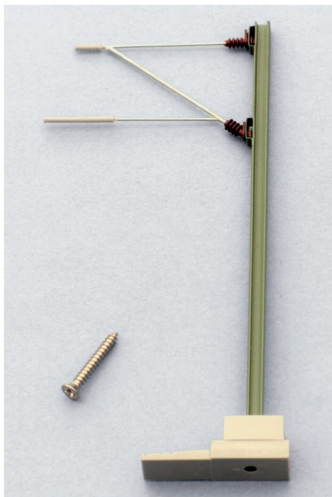
Verwittern und schottern Sie das Gleis vor der Installation der Oberleitung, da dies nach dem Anbringen der Drähte und Masten sehr schwierig sein wird. Reinigen Sie das Gleis gründlich, bevor Sie die Oberleitung errichten. Es wird viel einfacher sein, dies ohne Masten und Drähte zu tun.

Richtlinien

Gönnen Sie sich mit ein paar Masten und Drähten einen Probelauf, bevor Sie Löcher bohren. Spielen Sie mit den Einzelteilen des Systems herum, um sich Sicherheit zu verschaffen. Stellen Sie jeweils nur eine Handvoll Masten auf, und testen Sie mit vorbeifahrenden Zügen, bevor Sie dann den nächsten Abschnitt in Angriff nehmen.

Auf einem geraden Gleisabschnitt sollte der Fahrdrabt in einem leichten Zickzack verlaufen. Dies verhindert den Verschleiß an einem einzigen Abschnitt des Stromabnehmers. Denken Sie daran, dass der Draht in Spur H0 mindestens 2 mm von der Innenseite der Schienen entfernt sein sollte.

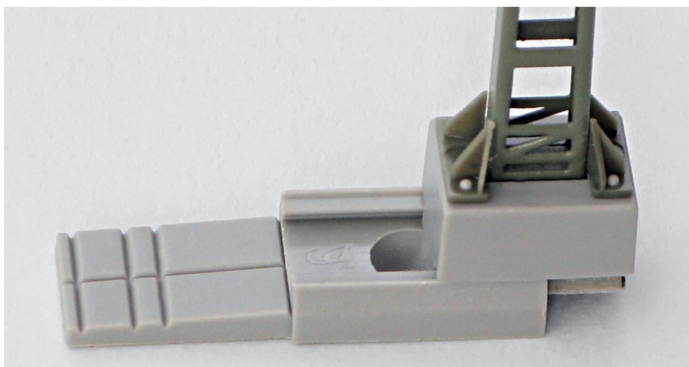
Auf einer geraden Strecke ist das Anbringen des Oberleitungssystems einfach, da die Drahtlängen relativ lang sein können. Aber in Kurven wird es schwieriger,



Ein H-Profil-Mast von Viessmann mit hellgrauen Gummimanschetten, welche die Fahrdrähte in Position halten. Zu jedem Mast wird eine Befestigungsschraube mitgeliefert.



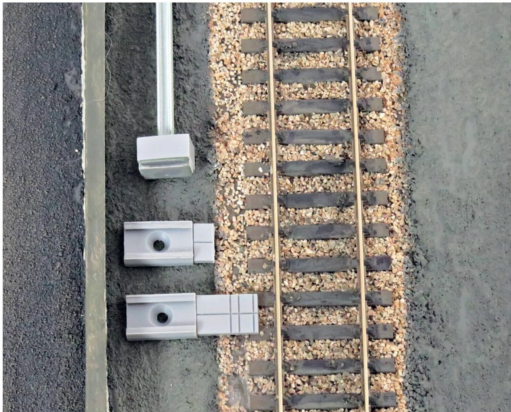
Das Viessmann-Werkzeug mit der Artikelnummer 4196 in Spur H0 zeigt an, in welcher Höhe die Drähte zu montieren sind. Nützlich ist auch die Mastpositionslehre (Art.-Nr. 4197, nicht im Bild).



Der Mastfuss mit Schiebesystem. Rillen zeigen, wo – je nach Gleissystem – beschnitten werden muss.

da die Masten näher beieinander positioniert werden müssen und die Drähte kürzer sind. Je enger der Gleisradius, desto näher werden die Masten beieinanderstehen. Prüfen Sie doppelt, ob auch Ihre längsten Loks und Wagen an den Masten vorbeikommen. Wählen Sie, wenn möglich, die dünnsten Fahrdrähte, um maximale Realitätsnähe zu erzielen. Einige Hersteller wie Sommerfeldt bieten eine Auswahl an Drähten mit «normaler» und «feinerer» Spurweite an.

Je nach Art des Oberleitungsbaus muss die Unterseite des Fahrdrabts sorgfältig behandelt werden. Zu viel Lötzinn an den Verbindungsstellen kann dazu führen, dass die Unterseite des Drahtes viel zu holprig ist – hier könnte ein Pantograf anecken. Eine kleine Feile sorgt für Abhilfe. Bei einigen Systemen müssen die Drähte nur zusammengesteckt werden – zum Beispiel beim Viessmann-System – sodass kein Lötzinn benötigt wird.



Der obere Mastfuss ist auf die dem System entsprechende Grösse reduziert worden. Dafür habe ich einen einfachen Angusschneider verwendet.



Mithilfe eines kleinen Schraubenziehers kann der Mastfuss nun auf der Grundplatte befestigt und dann mit Weissleim fixiert werden.

Es ist wichtig, dass der Draht auf der richtigen Höhe fixiert wird. Ist er zu hoch, wird er durch den Stromabnehmer nicht erreicht. Ist er jedoch zu niedrig, drückt der Stromabnehmer zu stark auf den Draht, was unrealistisch aussieht und keinen reibungslosen Betrieb der Züge gewährleistet.

Müssen Drähte sein?

Es gibt zwar Modellbahner, die sich damit begnügen, nur Oberleitungsmasten auf ihren Anlagen aufzurichten. Und dennoch: Es sieht – auch in den kleineren Spuren N und Z – besser aus, zumindest den Eindruck eines gezogenen Drahtes zu erwecken. Eine einfache Möglichkeit ist die Verwendung eines elastischen Fadens.

Die Drähte nicht berühren

Wenn die Stromabnehmer bei fahrenden Zügen nicht angehoben werden, geht viel von der Realitätsnähe einer elektrifizierten Anlage verloren. Umgekehrt könnte durch einen einzigen zu hoch eingestellten Pantografen ein Schaden entstehen.

Eine einfache Möglichkeit ist, dafür zu sorgen, dass die Stromabnehmer auch in der angehobenen Position die Drähte nicht ganz berühren. Das kann zum Beispiel mit einem dünnen Faden oder Draht erreicht werden, der entsprechend an den Pantografen gebunden wird. Bei Verwendung dieser Methode wird es – aus nicht allzu kurzer Distanz – nicht auffallen, dass der Stromabnehmer den Draht nicht berührt. Aber der visuelle Effekt ist besser, als wenn der Pantograf unten ist.

Lackieren oder nicht lackieren?

Einige bemalen die Fahrdrähte, während andere sie in ihrer schlichten Form belassen. Glänzendes Metall sieht in meinen Au-



Unebenheiten im Untergrund können ausgeglichen werden, indem Sie an der entsprechenden Stelle ein kleines Stück Karton unter den Mastfuss schieben – dies stabilisiert den Mast insgesamt.

gen nicht allzu realistisch aus, aber das ist eine Sache des persönlichen Geschmacks. Falls die Drähte mit einer relativ dunklen Farbe besprüht werden, sind sie optisch weniger auffällig. Es ist definitiv am besten, die Drähte zu lackieren, bevor sie auf den Masten positioniert werden. Ob Sie die Drähte lackieren oder nicht, hängt zum Teil aber auch davon ab, ob Sie beabsichtigen, dass die Pantos Strom von den Drähten aufnehmen. Doch nun zu den von mir auf meinem neuen Anlagenprojekt verwendeten Oberleitungssystemen.

Das Viessmann-System

Die Firma Viessmann behauptet, dass ihr Oberleitungssystem eines der am einfachsten zu handhabenden auf dem Markt ist, da es ohne Lötens auskommt, weil die Drähte eingeklemmt werden können. Nach meiner Erfahrung halte ich diese Behauptung für gerechtfertigt. Viessmann bietet Startsets sowohl für Spur N als auch für H0 an. Das H0-Startset (Art.-Nr. 4100) enthält 14 Masten, 12 kürzere sowie 2 längere Drähte und damit genügend Teile für ein kleines eingleisiges Oval.

Für die Spur H0 sind verschiedene Fahrdrähtlängen erhältlich, wobei einige Drähte mit der Bezeichnung «universal» darauf hinweisen, dass die Drahtenden nicht vorgebogen sind. Andere Drähte sind an beiden Enden fertig gebogen erhältlich.

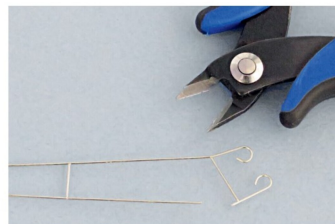
Die Firma Viessmann empfiehlt, alle 22,5 Grad der Gleiskrümmung einen Mast aufzurichten. Die Rillen am Mastfuss zeigen den richtigen Abstand an, in dem der Mast im Verhältnis zum Gleis positioniert werden soll. Welche Rille für welches Schienensystem geeignet ist, steht in der Gebrauchsanweisung, die dem Startset beiliegt. Der Mastfuss muss fest an den Gleisschwellen anliegen. Für das PECO-Gleis in Spur 00/H0 etwa wird vorgeschlagen, die Markierung «Fleischmann-Gleis» zu verwenden.

Die Oberleitung kann entweder als funktionsloses System oder zum elektrischen Antrieb einer Lok verwendet werden. Zur Elektrifizierung des Systems ist es notwendig, einen Strommast (Art-Nr. 4111) und eine Sicherung (Art-Nr. 4188) zu verwenden, wobei etwa alle drei Meter ein Strommast installiert werden muss, um eine gute Stromversorgung aufrechtzuerhalten. Der schrittweise Prozess zur Errichtung der

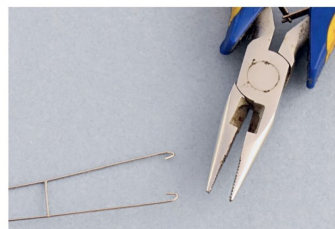
Oberleitung besteht zunächst darin, mit einem Bleistift auf der Grundplatte die Stelle zu markieren, wo das Schraubenloch für den ersten Mast hinkommen soll. Bohren Sie ein kleines Loch in der richtigen Grösse für die Schraube, die mit dem Mast mitgeliefert wurde.

Schrauben Sie den Mastfuss fest auf die Grundplatte, und schieben Sie den Mast hinein. Überprüfen Sie, dass der Mast senkrecht, im 90-Grad-Winkel zur Schiene steht und richtig positioniert ist, um den Draht mittig über die Schiene führen zu können. Nehmen Sie alle Einstellungen vor, indem Sie entweder die Schraube lösen und den Winkel des Mastes verändern oder den Mast im Mastfuss nach vorne oder hinten schieben.

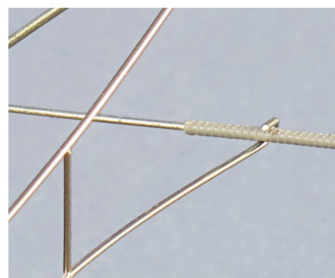
Die Masten müssen in den richtigen Abständen der gewählten Drähte auf der Grundplatte befestigt werden. Um diesen Abstand zwischen den Masten zu überprüfen, legen Sie den Draht auf das Gleis, und markieren Sie den Mittelpunkt der beiden gebogenen Enden jedes Drahtes knapp ausserhalb des Schotters. Um die Drähte an den Masten zu befestigen, schieben Sie die gebogenen Enden der Drähte vorsichtig



Ich hatte keine langen Viessmann-Drähte, also beschloss ich, Elektrotren-Drähte zu verwenden. Die gebogenen Enden habe ich abgetrennt.



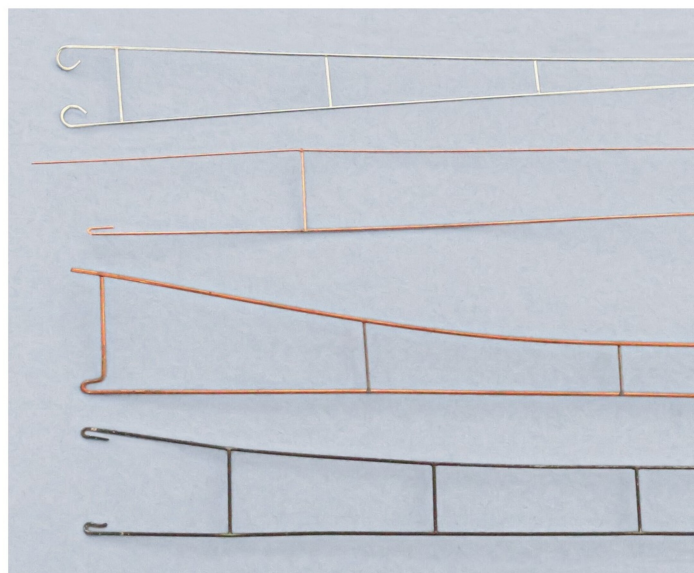
Die Enden des Elektrotren-Drahtes habe ich mit einer feinen Spitzzange umgebogen.



Die Viessmann-Masten haben Gummimanschetten, über welche die Drähte umgehängt werden können, sodass Lötten nicht erforderlich ist.



Fertig: ein H-Profil-Mast von Viessmann mit beschnittenen Electrotren-Fahrdrähten.



In meinem Lager habe ich vier verschiedene Drähte für H0-Oberleitungssysteme gefunden: Electrotren, PECO (von Sommerfeldt), Sommerfeldt und Viessmann (im Bild von oben nach unten).



Ein Oberleitungsmast in Spur HO von Sommerfeldt. Dieser hier ist für Meterspurgleise.



Nachdem ich die Position des Masts markiert habe, bohre ich ein Loch. Da ich bei dieser Anlage Hartschaum verwendet habe, streiche ich mit einem Pinsel etwas Leim auf das Metallgewinde.



Ein Sommerfeldt-Mast in Position. Auf dieser Anlage habe ich verschiedene Masttypen verwendet.

über den oberen und den unteren Ausleger. Sie sind mit grauen Manschetten überzogen, welche die Drähte ziemlich gut festhalten. Machen Sie dasselbe am nächsten Mast. Wenn Sie zufrieden sind, also wenn zum Beispiel alle Masten im 90-Grad-Winkel zur Schiene stehen und die Drähte nicht übermäßig gespannt sind oder durchhängen, ziehen Sie die gebogenen Enden der Drähte mit einer kleinen Zange über den Auslegern fest.

Das Viessmann-Oberleitungssystem ist ganz einfach in der Handhabung und kann schnell errichtet werden. Deshalb empfehle ich es sich für Modellbahner, die zum ersten Mal eine Oberleitung bauen.

Weitere Infos finden Sie auf der Website des Unternehmens: www.viessmann-modell.de.

Das Sommerfeldt-System

Sommerfeldt bietet ein umfangreiches Sortiment an Oberleitungsteilen für eine Reihe von Massstäben, darunter N, HO, HOm, Om, TT und Spur 1. Das Sortiment umfasst deut-



sche (DB), italienische (FS), französische (SNCF), belgische (SNCB), schweizerische (Normal- und Schmalspurbahn) und österreichische (ÖBB) Oberleitungssysteme. Neben Oberleitungsanlagen stellt das Unternehmen auch Pantografen her.

Für die Spurweite H0 sind verschiedene Drahtlängen erhältlich, wobei bei einigen der untere Draht vorgebogen ist. Der obere Draht muss durch die Spitze des Mastes geführt, dann umgebogen und auf die richtige Länge geschnitten werden.


Studieren Sie die Sommerfeldt-Anleitung, um sicherzustellen, dass Sie wissen, wo die Masten positioniert werden müssen, bevor Sie mit dem Aufbau Ihrer Oberleitung beginnen. Markieren Sie die Position des ersten Mastes, und bohren Sie dann ein Loch. Entfernen Sie die Unterlagsscheibe und die Mutter vom Installationsstift am Mastfuss, und führen Sie den Stift durch das gebohrte Loch. Bringen Sie zuerst die Unterlagsscheibe, dann die Mutter wieder an, und ziehen Sie sie an. Es ist wichtig, dass der Mast senkrecht steht. Falls das

Gleis mit Schaumstoff oder Kork unterlegt wurde, muss der Mastfuss entsprechend angehoben werden, damit das Oberleitungssystem gut funktioniert.

Zum Verlöten der Drähte sind etwas Löt-zinn, Flussmittel und natürlich ein Lötkolben erforderlich, wobei etwas Flussmittel auf den Draht aufgetragen und der Überschuss nach dem Löten abgeschnitten werden muss. Alternativ habe ich mit einem dicken Klebstoff auf PVA-Basis experimentiert, um die Drähte an den Masten zu befestigen, was gut funktionierte. Weitere

Infos finden Sie auf der Website des Unternehmens: www.sommerfeldt.de.

Fazit

Mir gefallen Anlagen mit Oberleitungen viel besser, insbesondere nach Schweizer Vorbild. Und es hat mir Spass bereitet, mit verschiedenen Oberleitungssystemen zu experimentieren. Es zeigt auf, dass ein «mix and match» möglich ist. Aber nur, falls man sich damit begnügt, nicht durchgehend den «richtigen» Oberleitungstyp auf der Anlage stehen zu haben. 

Systemvergleich: Viessmann und Sommerfeldt

	Viessmann	Sommerfeldt
Stil	Nicht schweizspezifisch	Schweizspezifisch
Installation	Ist einfach	Braucht Erfahrung
Löten erforderlich?	Nein	Ja
Bemalung erforderlich?	Optional	Optional
Wiederverwendbar?	Ja	Nicht ohne etwas Arbeit



Porträt | Ein kleines Minendiorama nach US-Vorbild im Massstab 1:48

Wallow Mine



Von Heinz Weber (Text) und Dani Hunziker (Fotos)

Mein ehemaliger Nachbar und Jugendfreund Beni wohnt schon lange in Amerika. Er weiss um mein On3-Modellbauhobby. In seinem Nachbardorf Dummerston im Bundesstaat Vermont ist die Firma Banta Model Works, die wunderschöne Gebäudebausätze aus Holz herstellt. Als Beni vor einigen Jahren wieder

einmal in die Schweiz zu Besuch kam, brachte er mir einen dieser Kits mit. Er hatte die «Little Creek Mine» ausgesucht, weil ihm das grosse Förderrad so gut gefiel.

Dieses Kit habe ich in einem Diorama verbaut. Um Beni eine Freude zu bereiten, beschloss ich, dass sich das Förderrad drehen sollte. Und so kam schnell die Idee auf,

einen Fahrstuhl durch den Schaft in die Tiefe fahren zu lassen. Das Seil des Fahrstuhls wird im Motorenhaus erst unter das Diorama geleitet, dann über eine weitere Umlenkrolle wieder zurück und auf einer Winde auf- oder abgehaspelt. Am Seil ist ein Magnet befestigt, der oben beziehungsweise unten über einen Reedkontakt fährt

Das Kleindiorama «Wallow Mine» stellt eine Mine in den Bergen von Colorado dar. Da sind Schmiede, Unterkunft, Dynamithaus, eine Trestle-Brücke und Minengleise mit Loren zu sehen. Das Highlight ist aber ein motorisierter Fahrstuhl samt Schacht in der Tiefe.



Der Vorarbeiter parkiert seinen Kleinlaster vor dem Maschinenhaus.



Die mit Erz beladene Gondola der D&RGW kann abgeholt werden.



Ein kleiner Schwatz verkürzt die Pause zwischen zwei Wagenladungen.

und so den Fahrstuhl in der jeweiligen Endposition automatisch zum Anhalten bringt.


Durch ein Guckloch kann man in die Untertagewelt der Mine schauen. Mittels zweier Spiegel wird der Eindruck eines langen, beleuchteten Horizontalschachtes erweckt. In etwa so wie Mani Matter die Situation im Lied «Bim Coiffeur» treffend

besungen hat: «Bim Coiffeur bin i gsässe vor em Spiegel, luege dry – Und gseh dert drinn e Spiegel, wo ar Wand isch vis-à-vis – Und dert drin spieglet sech dr Spiegel da vor mir – Und i däm Spiegel widerum dr Spiegel hindefür – Und so geng wyter, s'isch gsy win e länge Korridor.» Der Bausatz wurde mit weiteren Gebäuden (Schmiede,

Unterkunft, Dynamithaus), einer etwas waghalsigen Trestle-Brücke für den Abtransport des Abraums, Minengleisen und einigen Loren ergänzt.

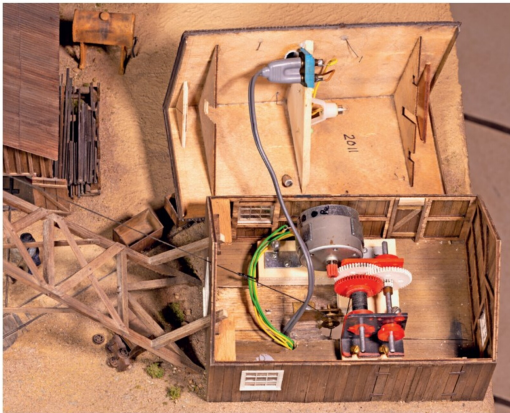
Ein Kurzvideo der «Wallow Mine» ist während der Fotoaufnahmen zu diesem Bericht entstanden und kann auf vimeo.com/391167267 angeschaut werden.

Damit Sie sich ein besseres Bild von den Dimensionen des Dioramas machen können, hier einige Daten: Das Diorama misst 67 cm in der Länge, 38 cm in der Tiefe (Breite), die Höhe der ganzen überirdischen Sachen ab Unterkante Grundplatte beträgt

25 cm. Was alles unter der Unterkante der Grundplatte liegt, misst 53 cm in der Höhe; das heisst, die ganze Konstruktion mitsamt Beinen ist 78 cm hoch. Das Niveau des Horizontalstollens liegt 32 cm unter dem Schachteingang. 

Ein witziges Kurzvideo der «Wallow Mine» finden Sie unter diesem Link:

vimeo.com/391167267



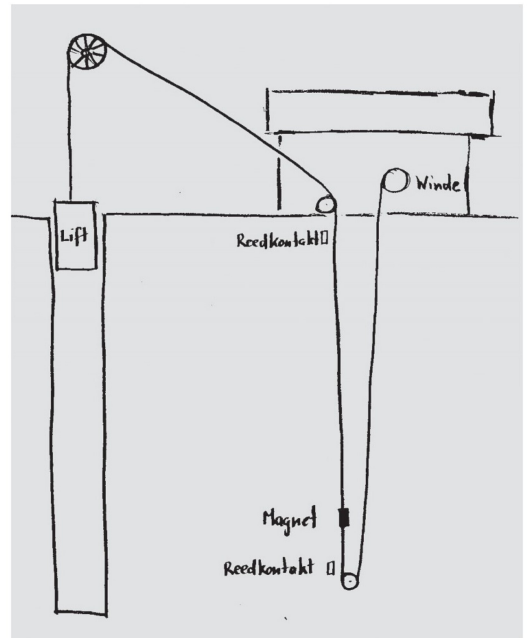
Der Antrieb ist – wie beim Vorbild – im Maschinenhaus untergebracht.



Weit unter Tage wartet dieser Minenarbeiter auf die nächste Liftfahrt.



Gesamtansicht des Dioramas, bei dem der grösste Teil gar nicht sichtbar ist.



Das Seil wird über eine Umlenkrolle unter der Winde zum Schacht geführt.



Das Diorama «Wallow Mine», auf dem die gesamte Erzgewinnung vom Abbau weit unter der Erde bis zum Abtransport mit der Eisenbahn gezeigt wird.



Die Ansicht von der Rückseite wird vom hölzernen Förderturm überragt, mit dem der Lift tief in den Schacht hinuntergelassen werden kann.



Porträt | Die Episode einer Spur-H0m-Anlage mit RhB-Vorbild

Leidenschaft im Wandel

Die Faszination für die Eisenbahn kann durch eine Begegnung oder eine familiäre Vererbung entstehen. Beim begeisterten Modelleisenbahner Andreas Egger haben beide Faktoren eine Rolle gespielt, und er hat über die Jahre eine Leidenschaft für die Rhätische Bahn entwickelt. Kein Wunder, erfolgte später deren Nachbau in Spur H0m.



Von Andreas Egger (Text) und Hans Roth (Fotos)

Angefangen hat meine Leidenschaft für die Rhätische Bahn (RhB) in Spur H0m dank meinem Vater. 1978 wurde die erste RhB-Lokomotive in dieser Spur, die Ge 4/4' 610 «Viamala», von der Firma BEMO als Neuheit präsentiert. Genau diese Neuheit hat dazumal eine Leidenschaft über zwei Generationen entfacht, die bis heute anhält. Über die Jahre sind Personenwagen, verschiedenste Güterwagen und schliesslich auch das legendäre RhB-Krokodil mit

den Salonwagen dazugekommen. Die BEMO-Lok war der Startschuss für eine jahrelange und schöne RhB-Sammelleidenschaft, und ein Ende ist nicht in Sicht.

Auslauf für die Modelle

Die erste Modellanlage entstand im Estrich in Form eines Kreises mit zwei Bahnhöfen und einer Brücke in Anlehnung an das Landwasserviadukt. Sie mass ungefähr 3×3 Meter. Auch die Rheinschlucht wurde

damals eingeplant. Durch das Sammeln wurde, wie bei vielen Modellbahnerinnen und Modellbahnern, die Anzahl der Modelle immer grösser, die Anlage blieb jedoch dieselbe. Die Planung einer Erweiterung wurde schliesslich aufgenommen, und ein dritter Bahnhof entstand. Mit diesem Ausbau war das Problem mit der stetig wachsenden Anzahl an Modellfahrzeugen allerdings bei Weitem nicht gelöst. Deshalb wurde der Entscheid, eine grössere Anlage



In wenigen Metern erreicht der ABe 4/4 501 das Hausperron von Stugl/Stuls. Für einen besseren Eindruck wurde der Triebwagen mit Figuren ausgestattet.



Die beste Visitenkarte ist immer ein fein säuberlich geordneter Garten.



Im Trafohaus gibt es wohl eine Störung, der Techniker ist bereits vor Ort.



Mächtiger Güterzugsbetrieb
im Bahnhof von Stugl/Stuls.

zu bauen, gefällt. Entstanden ist eine Anlage mit den Massen 6 × 3 Meter. Sie umfasste drei Bahnhöfe, einen Schattenbahnhof mit 28 Gleisen, längere Fahrstrecken und einen Fahrbetrieb mit funktioneller Fahrleitung. Leider haben sich damals beim Bau Fehler eingeschlichen, die sich nicht so einfach beheben lassen sollten. Aus diesen Fehlern wurde glücklicherweise gelernt, und die dritte und letzte Anlage nach der Idee Bergün-Preda wurde aufgebaut.

Ein Umzug hatte jedoch zur Folge, dass die Modelleisenbahnanlage ein weiteres Mal nicht beendet werden konnte. Die Fahrzeugsammlung sollte für ein paar Jahre fein säuberlich eingepackt eingelagert werden, bis sich wieder ein geeigneter Raum finden lassen würde. Der innige Wunsch nach einer neuen Modellbahnanlage wurde durch das stete Sammeln von Modellfahrzeugen natürlich auch nicht kleiner. ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 93.



Das Innenleben des Gb 5041 lenkt davon ab, dass es sich hier um einen Schienenreiniger handelt.

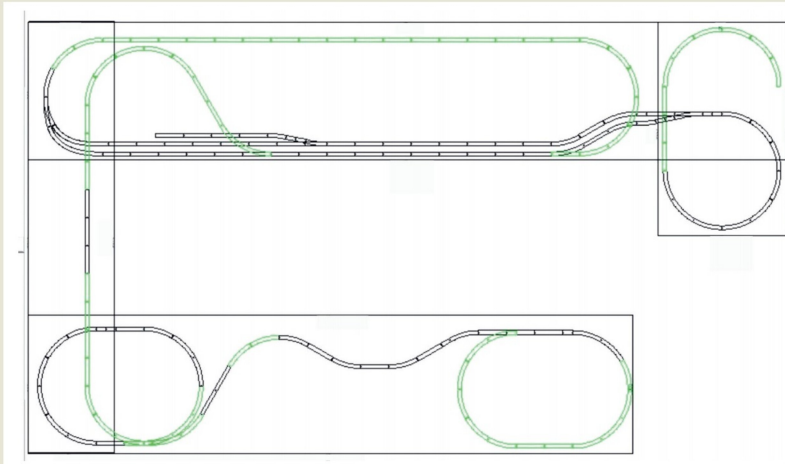


Nach der Einfahrt des GmP geht es für den Salonwagenzug weiter.

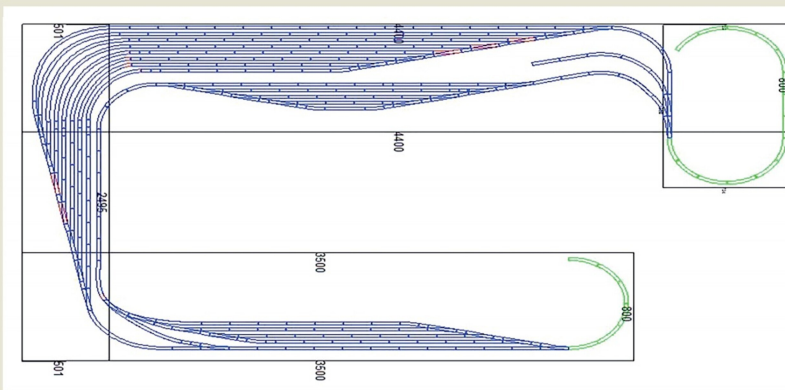




Der Baudiensttraktor Tm 2/2 82 mit dem angehängten Rp-w 8273 fährt die gesamte Strecke, um an die Baustelle zu gelangen. Dabei wird er kurze Zeit später auch den Bärentritt befahren.



Der Gleisplan der Anlage. Die grün markierten Gleise befinden sich in Tunnels, während die anderen für den Betrachter sichtbar sind.



Unterhalb sind die beiden Schattenbahnhöfe platziert. Dank den vielen Gleisen kann ein spannender Zugablauf stattfinden.



Der grosse Schattenbahnhof mag einige Zugkompositionen schlucken.



Die Gleiswendel bringt den Zug in die Einfahrkurve von Stugl/Stuls.

Der Zufall wollte es, dass am aktuellen Wohnort ein Zimmer zur Wohnung gehört, das separat über das Treppenhaus zugänglich ist. Nach sorgfältiger Abklärung mit meiner Frau, was die Nutzung des Zimmers betraf, war schnell klar, dass daraus ein Modellbahnzimmer entstehen würde. Freude herrschte! Die Planung einer neuen Anlage konnte nun beginnen. Es stellten sich die gängigen Fragen wie: Digital oder analog? Welches Thema? Welche Epoche? Ein Bau nach Vorbild, ja oder nein?

Bei einer Wanderung an einem sonnigen Tag von Preda nach Filisur via Bergün und Stugl/Stuls wurden mir gewisse Entschiede abgenommen. Am Bahnhof Stugl/Stuls angekommen waren meine Frau und ich von der Gegebenheit, der Einfachheit, der Schönheit und der abgeschiedenen Lage des Bahnhofes sehr begeistert. Dies sollte

unser Thema für die Modellanlage werden. Darauf folgten mehrere Wanderungen nach Stugl/Stuls, auf denen unzählige Fotos vom Bahnhof und von der Umgebung entstanden. Dieses Mal sollten die Landschaft und die Bahnanlage so weit wie möglich dem Vorbild entsprechen. Dennoch wollte ich hier nicht penibel sein und mir einen gewissen Freiraum lassen.

Planung und Bau

Zu Hause wurde das Zimmer ausgemessen und die Planung des Grundrahmens in Angriff genommen. Entstanden ist eine Streckenführung, die den Bahnhof Stugl/Stuls – angepasst an die Räumlichkeit –, einen Viadukt und einen Streckenteil, der kein Vorbild hat, zeigt. Auch ein Bahnübergang und eine Brücke nach dem Vorbild des Bärentrittviadukts wurden eingeplant. Die

Suche nach dem geeigneten Viadukt, der die beiden Anlagenteile mit dem Bahnhof und der Strecke verbinden sollte, war – Internet sei Dank – ebenfalls erfolgreich: Es ist das Val-Verda-Viadukt im Engadin. Die Gebäude des Bahnhofes Stugl/Stuls wurden zum Glück von mehreren Herstellern auf den Markt gebracht. Die restlichen Bauten, die beiden Viadukte und die Tunnelportale entstanden dagegen im Eigenbau. Details wie die Informationstafeln, der Tisch, die Bänke und der Grill wurden anhand von Fotos nachgebildet. Der Entscheid, mit einer passenden Software digital zu fahren, wurde gefällt. Dadurch ergeben sich mehrere Möglichkeiten für den Betriebsablauf, und ich kann die Zugfahrt geniessen, ohne gross aktiv einzugreifen. Eine spezifische Epoche wurde nicht gewählt: Es fährt alles, was mir gefällt.



Zwei RhB-Klassiker: der Bärentritt und ein Zementsilowagen.



Soeben wurde in der Dorfbeiz frisches Calanda-Bräu angeliefert.



Eine Hochzeitszeremonie darf in der Dorfkirche natürlich nicht fehlen.



Die Flachwagen haben alle eine vorbildgerechte Beladung.

Das Motto beim Bau war und ist «Weniger ist mehr». Dies bedeutete, eine Anlage zu bauen, die eine einfache, aber durchaus reizvolle Streckenführung hat. Zudem sollte beim Bahnhof eine entsprechende Landschaft entstehen, die dem Original sehr nahekommt. In Stugl/Stuls hat es Bäume. Sehr viele Bäume! Damit diese einfacher zu pflanzen waren, habe ich auf die Standardtannen von Heki und die Laubbäume von Silhouette zurückgegriffen. Der Eigenbau war für mich bei der Anzahl von rund 1000 Bäumen keine Option.

Die beiden Viadukte und die Tunnelportale entstanden aus 50 mm dicken Styrodurplatten, die mit Gips überzogen wurden. Anschliessend folgte das Einritzen der Steine von Hand sowie das Bemalen und das Anbringen der notwendigen Details.

Die Fahrleitung ist im sichtbaren Teil der Anlage und in den Tunnels rein funktionell gebaut, sodass bei allen Lokomotiven die Stromabnehmer gehoben sind. Im Schattenbahnhof habe ich bewusst auf das Montieren einer Fahrleitung verzichtet, damit bei Problemen die unkomplizierte Zugänglichkeit gewährleistet ist.

Der Aufbau der Landschaft wurde mit Styrodurplatten geformt, gefolgt vom Auftragen des Gipses sowie vom Bemalen und Begrünen in der bekannten Machart.



Der Bauer hat seine Schafe gemolken und bringt die Milch nun in die örtliche Käseerei.



Kleine belebte Szenarien wie die Fütterung der Hühner findet man überall auf der Anlage.




Der Verein pro Salonwagen ist heute auf grosser Sonderfahrt.

Eine kleine Rundfahrt

Der Start für eine Rundfahrt ist jeweils der grosse, mit 23 Gleisen ausgestattete Schattenbahnhof, der die 45 cm höher gelegene Strecke in einer Wendel erschliesst. Wenn wir nun dem Streckenverlauf von Bergün in Richtung Filisur folgen, erreichen wir nach dem Befahren eines kurzen Tunnels den Bahnhof Stugl/Stuls. Nach dem Unterfahren der markanten Steinbrücke fährt unser Zug in einen Tunnel unter das Bahnhofsmodule und erreicht beim Austritt das Val-Verda-Viadukt, um sogleich wieder im Tunnel am Ende des mächtigen

Viaduktes zu verschwinden. Das Nächste, was der Fahrgast sehen kann, ist ein kleiner, von Apfelbäumen umgebener Kuhstall, der in einer eleganten Kurve umfahren wird. Es folgen ein kurzer Tunnel, das Bärentrittviadukt und wieder ein kleiner Tunnel. Bald darauf erreicht der Zug den Bahnübergang, der die Strasse zum weiter oben am Hang liegenden Dorf kreuzt. Das Dorf Grevasalvas ist auf der Wendel aufgebaut, welche die Strecke zurück in den Schattenbahnhof führt. Somit ist der Zug wieder am Ausgangspunkt der kleinen Rundfahrt.

Ein Blick in die Zukunft

Da die Modellanlage zu etwa 80% fertiggestellt ist und der Fahrbetrieb programmiert ist und so weit zufriedenstellend funktioniert, habe ich mich dazu entschlossen, ein neues Projekt zu beginnen. Ist es das Ende dieser Modelleisenbahnanlage? Nein! Dank einem glücklichen Umstand konnte ich sie einem Kollegen verkaufen. Somit ist ihre Zukunft gesichert, und ich darf mich einem neuen Thema, der RhB in Spur N, widmen. Die neue Anlage ist in der Planung so weit fertiggestellt und wartet bereits geduldig auf den Baustart. 



Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. +49 (0) 2331 404453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40

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

TRAINMASTER BY WERNER MEER

US-RAILROAD-SHOP

Hochweidstr. 3 CH-8802 KILCHBERG

Tel. +41-44-715-3666 Fax +41-44-715-3660

E-Mail: trainmaster@bluewin.ch

Jeden Samstag 13.00-17.00

Come to our Christmas Sale 43 Years Trainmaster

Nur im Dezember ist am **Samstag** von
10.00-12.00 und 13.00-17.00 h geöffnet.
Viele Angebote mit 10-60 %! Athearn,
Walthers, DVD's mit 50 %, Bücher, viele
Kommissions-Modelle, alles online

2021 Walthers Katalog in Z/N/HO.

Homepage: ** www.trainmaster.ch **



FBM-Bacheli.ch



Luzernerstrasse 12
CH - 6252 Dagmersellen

+41 (0) 79 560 40 56

fbm-bacheli@bluewin.ch



IN TOFFEN!

NEUERÖFFNUNG

SAMSTAG, 30. JANUAR 2021 - 09:00 BIS 16:00 UHR

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

BAHNHOFSTRASSE 24 - 3125 TOFFEN - 031 812 07 03

www.hess-modellbahnen.ch

Kiss Modellbahnen Schweiz
gratuliert zu
«40 Jahre LOKI»

LOKI
1980 - 2020



CHF 3'450

SBB Cargo Güterzugslok Am 843

MESSING PRÄZISION
IN HANDARBEIT



CHF 3'450

Bei allen Abbildungen handelt es sich um original Modelle von Kiss Modellbahnen Schweiz (ausg. Originalfoto SBB Cargo Am 843)



Kiss Modellbahnen Schweiz GmbH

Via Davos 1

CH-7154 Ruschein Tel: +41 81 925 28 90

E-Mail: info@kiss-modellbahnen-schweiz.ch

www.kiss-modellbahnen-schweiz.ch

Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4



CHF 3'450

Elektrolokomotive HGe 4/4 I



CHF 3'690

Kiss

Modellbahnen Schweiz

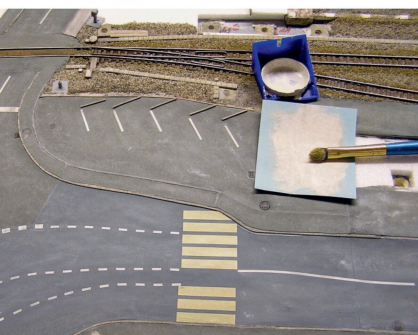


Rollmaterial | Bau

Aus der Not geboren

Nicht nur Lastwagen gehörten einst zur Fahrzeugflotte von Nestlé. Wegen Fahrzeugmangels im letzten Jahrhundert entschloss man sich einst zum Kauf eigener Güterwagen. Johannes Weibel hat im Massstab 1:87 einen normalen SBB K3 von Roco in einen K2 verwandelt.

Foto: Johannes Weibel



Anlage | Bau

«Wilderswil» in Spur N

Massstab 1:160, Schmalspur, RhB und auch MOB – wer diese Dinge sein Hobby nennt, kennt Michael Bange und seine Firma AB-Modell. Doch Bange bastelt auch gerne an seiner N-Spur-Anlage mit dem Namen «Wilderswil». In einer Artikelserie erläutert er uns seine Bauweisen.

Foto: Michael Bange



Anlage | Porträt

Die kleine Welt von Marc

Ein gesundheitlich angeschlagener Unternehmer träumte von einer Eisenbahnanlage. Um ihm diesen Wunsch zu erfüllen, bildete sich ein Team. Bruno Niederhauser, ein Mann der ersten Stunde, erzählt vom Bau einer H0-Anlage, während dessen es viel Auf und Ab gab.

Foto: Bruno Niederhauser

Ab 11. Dezember 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. 12/2020 (Dezember 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

Telefon +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 Konoifingen

Mediaberatung und -vermarktung

Stämpfli AG

Manuela Stolina, Telefon +41 (0)31 300 63 81

Willy Beutler, Telefon +41 (0)31 300 63 82

Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern,

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 Khilfi, 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, Italien, Österreich und den Niederlanden

Über den ausgewählten Fachhandel für Modellbahnen

oder per Abonnement

© 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. Ausgeschlos-

sen ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon,

ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht.

Der Verleger und die Inserenten versagen ausdrücklich die

Übernahme auf Onlinedienste durch Dritte. Jeder Verstoß

gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt

die Meinung der Redaktion wieder.

Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die

Vermittlung der Fotografenanschrift ist leider nicht möglich.

Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der

Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

LOKI
www.loki.ch



**40 Jahre
LOKI**

Wir feiern – Sie profitieren

Die beliebten LOKI Abonnements bieten wir Ihnen jetzt zusammen mit attraktiven Jubiläumszugaben an.* Jetzt einsteigen und profitieren!

Wenn Sie bis zum 31. Januar 2021 Ihr LOKI Abo abschliessen, erhalten Sie gratis ...

... bei den Abovarianten «Analog» und «Digital» das LOKI Memo

... bei der Abovariante «Panorama» das LOKI Memo und den LOKI Kalender 2021

Schliessen Sie jetzt Ihr LOKI Abo unter loki.ch/abonnemente ab.
Wir freuen uns Sie als neue/n Leser/in bei uns zu begrüssen.



CHF 25.–



CHF 27.–

100 Jahre Be 4/6 & Elektrifizierung am Gotthard!

märklin
TRIX

40 Jahre LOKI!
Wir gratulieren
herzlich!

39510 | 22899 Elektrolok Be 4/6 SBB

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



37327 | 22883 Elektrolok Re 620 SBB Cargo

- Erstmals neu mit Mittelmotor, 4 Achsen angetrieben
- Umfangreiche Licht-, Sound & Fahrfunktionen
- Führerstand – Maschinenraumbeleuchtung & Fernlicht schaltbar
- Mfx+/DCC Decoder, Schweizer Lichtwechsel, LED



37304 | 22849 Elektrolok Re 420 LION SBB

- Erstmals neu mit Mittelmotor, 4 Achsen angetrieben
- Umfangreiche Licht-, Sound & Fahrfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung & Fernlicht schaltbar
- Mfx+/DCC Decoder, Schweizer Lichtwechsel, LED

