

Umbau eines Roco
K3 in einen K2 in H0

Den MECLU gibt
es seit 40 Jahren

Wilderswil – eine
N-Anlage entsteht





Was fyyr es ungwehnliggs Joor!

Mal ganz ehrlich und unter uns: Was war 2020 nur für ein komisches Jahr, ein Jahr zum Vergessen, ein Jahr, das sich so niemand gewünscht hat, ein Jahr, das die Welt verändert hat wie wohl schon lange kein anderes Jahr mehr. Hätte uns 2019 jemand gesagt, dass 2020 alle Geschäfte wochenlang schliessen müssen, keine Grossveranstaltungen mehr stattfinden dürfen, Fussball- und Eishockey Spiele vor leeren Rängen ausgetragen werden und dass wir mit Masken durch die Gegend schlendern, ich glaube, wir alle hätten denjenigen wohl für verrückt erklärt.

Und dennoch: So unzufrieden bin ich mit dem Jahr 2020 trotzdem nicht! Im Februar heiratete ich meine langjährige Freundin Sabrina, im März bekam ich unverhofft einen Job bei der LOKI, und zu Ostern zog unsere Entlebucher Sennenhundedame Cara bei uns ein.

Auch in meinem persönlichen Umfeld hat die Coronapandemie vieles durcheinandergebracht. Während Stefan, einer meiner besten Freunde, seine für den Sommer geplante Hochzeit nicht durchführen konnte und sie auf unbestimmte Zeit verschieben musste, gelangte ein anderer Freund (auch wieder ein Stefan) durch Corona wieder zur Modelleisenbahn und ist seither sogar stolzer LOKI-Abonnent.

Gespannt blicke ich nun auf das neue Jahr: Wird es auch wieder so verrückt? Gelingt es, das Virus einzudämmen? Kann Stefan seine Nathalie doch noch heiraten? Bleibt der andere Stefan seinem neuen Modellbahnhobby treu?

Was das neue Jahr auch bringen mag, es wird sicher in jeder Hinsicht spannend, abwechslungsreich und gewohnt ungewohnt. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Liebsten einen besinnlichen Jahresausklang und einen guten Start im neuen Jahr.

Herzlichst, Ihr
Stefan Treier



PS: Ich habe auch noch andere Freunde, die nicht Stefan heissen, wobei Adrian ja mit zweitem Namen auch noch Stefan heisst, aber Roman, der heisst, glaube ich, nur Roman.



Rollmaterial

Bau

Der Umbau eines K3 von Roco in einen K2 in Spur H0. **15**

Bau

Erich Imfeld erzählt von seiner Spur-0-Modellbautätigkeit. **18**

Porträt

Der MOB-Postwagen Z 33 von Lematec in Spur H0m. **26**

Report

Rückblick

«Gipfeli-Express»: Zugläufe und ihre Nachbildung. **30**

Szene

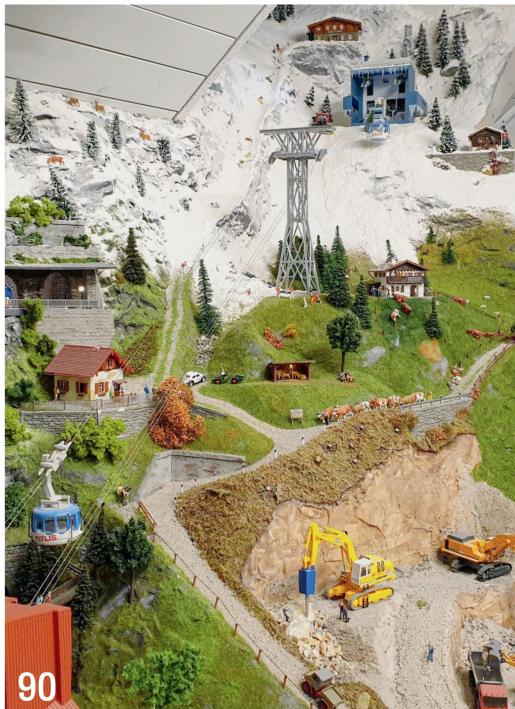
40 Jahre Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung. **38**

Vorbild & Modell

Die Re 4/4^{IV} bzw. Re 446 im Vorbild und im Modell. **62**



78



90

Anlage

Bau

Wilderswil – Baubericht
einer Anlage in Spur N (Teil 1). **72**

Bau

Diorama mit den RhB-
Hinterrheinbrücken in 1:160. **78**

Bau

So detaillieren Sie
Modellgebäude mit Aussenwerbung. **84**

Porträt

Die Geschichte einer
Modellbahnanlage in Spur H0. **90**

Szene

44 News

49 Veranstaltungen

50 Leserseite

54 Bahn aktuell

98 Vorschau/Impressum

Markt

6 Marktspiegel

52 Medientipps

53 Börse

gedruckt in der
schweiz

Besuchen Sie uns auch unter: [f](#) [i](#) [t](#) [p](#) [o](#) [in](#)

Marktspiegel

Ilm | MK Modells

RhB-Signale für die grossen Spuren



Matthias Kälin ist passionierter Gartenbahner in der Spurweite Ilm. Lange hat der St. Galler nach passenden Signalen für seine eigene Anlage gesucht, leider ohne Erfolg. Getreu dem Motto «Was es nicht gibt, muss selbst gemacht werden!» hat Kälin vor ein paar Jahren mit der Planung eigener Signale nach Schweizer Vorbild begonnen.

Nach vielen Versuchen und Rückschlägen konnte MK Modells nun mit der Auslieferung der ersten eigenen Signale beginnen.

Die Signale sind aus Messing gefertigt und mit hochwertigen und wartungsfreien LEDs ausgerüstet. Wie beim Vorbild kommen Fresnel-Linsen als Lampenglas zum Einsatz, die den Signalen eine realistische Lichtstreuung verleihen. Den Signalen können über einem optionalen Decoder alle auch beim Vorbild möglichen Fahrbegriffe

gesendet werden. Je nach Decodertyp können auch das typische 16%-Hertz-Flackern und das Aufblenden wiedergegeben werden.

Vorerst sind die folgenden vier Signaltypen nach RhB-Vorbild erhältlich:

- Hauptsignal 2-flammig, grün-rot, Art.-Nr. 2020-2-20
- Hauptsignal 3-flammig, grün-rot-orange, Art.-Nr. 2020-2-30
- Hauptsignal 3-flammig, grün-rot-orange, mit Vorsignal 4-flammig, 2× orange, 2× grün, Art.-Nr. 2020-2-34
- Vorsignal 4-flammig, 2× orange, 2× grün, Art.-Nr. 2020-2-40

Den Signalen liegt ein wetterfester Aufkleberbogen bei, mit dem ein korrektes Beleuchten der Signale nach eigenen Wün-

schen möglich gemacht wird. Als Nächstes plant MK Modells für die Spurweite Ilm die passenden RhB-Zwergsignale. Auch an die Freunde der Spur 1 im Massstab 1:32 hat der Schweizer Hersteller gedacht: Für sie wird es bald ein breites Grundsortiment an Signalen nach Vorbild der Schweizerischen Bundesbahnen geben.

In der Schweiz sind die Signale direkt beim Hersteller und im spezialisierten Fachhandel erhältlich, für Deutschland wird noch eine Generalvertretung gesucht.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers:

MK Modells

Seeblickstrasse 13, 8738 Uetliberg

Tel. 055 511 21 61

info@mk-modells.ch

www.mk-modells.ch

H0 | LS Models

Es wird orange

Der auf der Strecke Brüssel-Basel-Zürich-Chur eingesetzte EuroCity 96 «Iris» ist von LS Models in seiner Model-World-Serie in einer Auflage von 150 Stück als sieben-teiliges Set im Zustand zwischen 1986 und 1988 ausgeliefert worden. Das aus drei SBB UIC Z1 Bpm, je zwei SBB Am 61 und dem Breda-Speisewagen der SNCF bestehende Set ist ab Werk bereits restlos ausverkauft, bei einzelnen Fachhändlern aber noch vorrätig.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Märklin

Eine deutsche «Züricher S-Bahn» in H0

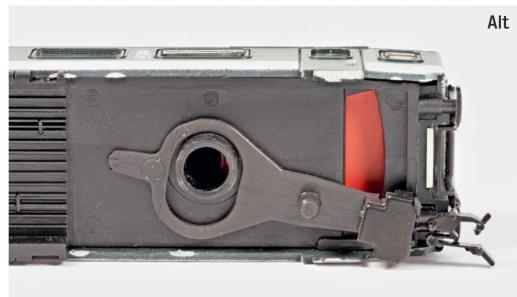
Im Katalog und auf der Website kündigte Märklin zwei Doppelstockpersonen- und einen Steuerwagen der «Züricher S-Bahn» an. Bei der blau-weissen Komposition handelt es sich um helvetisierte Modelle des IC 2 der Deutschen Bahn AG (DB). Aus diesem Grund hat Märklin auch das zusätzliche «i» in der Bezeichnung «Züricher S-Bahn» verwendet, denn genauso wenig wie «Baseler Fasnacht» spricht man in der Schweiz auch nicht von «Züricher», sondern von Zürcher. Von daher passt marketingtechnisch das zusätzliche «i» in idealer Weise. Angeboten werden von den Göppigern unter der Artikelnummer 43575 ein Doppelstocksteuerwagen sowie als Artikel 43574 ein Wagen-Set, bestehend aus einem Erst-/Zweitklass- und einem Zweitklasswagen.

Passend zu den Wagen wurde auch das Modell der Re 420 «Lion» der SBB an den Handel ausgeliefert (Art.-Nr. 37304).

Als Ergänzung zur Rollenden Landstrasse wurde neu auch der Begleitwagen des Typs Bcm der in Olten ansässigen «Ralpin» aufgelegt (Art.-Nr. 43613). Der grün-silberne Wagen dient den Lkw-Fahrern als Schlafwagen.

Erhältlich im Fachhandel.





Alt



Neu

N | Fleischmann

«Roco»: EW IV-Reisezugwagen der BLS

Viele Hobbykollegen haben sehr darauf gewartet: Fleischmann hat als Wiederauflage die Reisezugwagen der Bauart EW IV der BLS in den Handel gebracht.

Nicht nur die SBB, sondern auch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) erworb in den Jahren 1985 bis 1992 insgesamt 32 Einheitswagen, Typ IV. Sie unterschieden sich von ihren mit 540 Exemplaren zahlenmäßig weit überlegenen SBB-Pendants durch die Lackierung. Die Bereiche, die bei den SBB-Wagen grün lackiert waren, wurden bei den BLS-Wagen in Blau gehalten, was den BLS-EW IV ein sehr gefälliges Äusseres verlieh und sie so deutlich vom SBB-Rollmaterial abhob. In den Jahren 1985 bis 2004 waren oft auch Mischkompositio-

nen aus SBB- und BLS-EW IV zu sehen. Im Jahr 2004 wurden die BLS-EW IV von den SBB übernommen und in diesem Zuge auch farblich an den SBB-Fuhrpark angepasst.

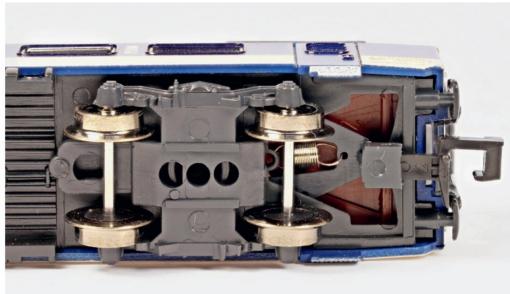
Die Modelle basieren auf Formen der damaligen Roco-N-Produktion, wurden aber auf heute übliche Anforderungen angepasst. Auch damals wurden schon ein Wagen 1. Klasse (Art.-Nr. 24267) und zwei Wagen 2. Klasse (Art.-Nr. 24277 und 24278) mit unterschiedlichen Betriebsnummern gefertigt, die zusätzlich in je einer weiteren Auflage variiert wurden. Die Modelle hatten keine Kupplungskinematik mit den entsprechenden Steckaufnahmen für Kurzkupplungssysteme. Die Inneneinrichtungen wurden aus rotem Kunststoff gespritzt,

der den Modellen allerdings ein etwas spielzeughaftes Aussehen verlieh. Die Farbgebung und der Druck erfolgten im damals geläufigen und bereits weit entwickelten Tampondruckverfahren.

Unter dem Label Fleischmann sind bereits vor einiger Zeit in technisch überarbeiteter Form zwei BLS-EW IV 2. Klasse (Art.-Nr. 890305 und 890306) mit abweichenden Betriebsnummern auf den Markt gebracht worden. Diese Modelle waren mit Kurzkupplungskulissen ausgerüstet.

Die aktuelle Wiederauflage von Fleischmann kommt optisch und technisch aktualisiert sehr frisch daher. Die Fertigung der Wagenkästen aus einem Stück erfolgte aus blau durchgefärbtem Kunststoff, die Wa-





in überarbeiteter Version ausgeliefert

gendächer sind grau. Zusätzlich wurden die Wagenkästen im richtig ausgewählten BLS-Blau gespritzt. Die Farbbegebung der hellen Bereiche an den Seitenwänden und an den Dachkanten erfolgte anschliessend gut deckend im Digitaldruck. Das Ergebnis bezüglich der Trennkanten sowie die Beschriftungen kommen dabei ausgesprochen scharf und deutlich lesbar heraus. Erstmals sind auch die Armaturen sowie die Beschriftungen an den Längsträgern farblich abgesetzt. Die leicht getönten, sehr passgenau sitzenden Fenstereinsätze erhielten schwarze Nachbildungen der Gummidichtungen. Auch die Wagenböden sind plastisch mit den wesentlichen Aggregaten gestaltet. Die Inneneinrichtungen wurden

klassenspezifisch geformt und in dieser aktuellen Wiederauflage in dunklem Rotbraun gehalten. Die Metallradlsätze sind in den fein gestalteten Drehgestellen spitzengelagert und verleihen den Modellen somit sehr gute Leichtlaufegenschaften. Kupplungsaufnahmen nach NEM ermöglichen den einfachen Austausch der Kupplungen gegen handelsübliche Kurzkupplungssysteme. Die Kupplungsdeichseln sind durch in die Wagenböden eingelassene Kulissen geführt. Zusammen mit Kurzkupplungen ist ein sehr enges Aneinanderfahren der EW IV auch in engen Radien möglich. Die Wagenmodelle können nachträglich mit einer Innenraumbeleuchtung, welche die Artikelnummer 946901 trägt, ausgestattet werden.

- Reisezugwagen 1. Klasse, Bauart EW IV, 506310-73409-6, Art.-Nr. 890208
- Reisezugwagen 2. Klasse, Bauart EW IV, 506321-73406-9, Art.-Nr. 890209
- Reisezugwagen 2. Klasse, Bauart EW IV, 506321-73408-5, Art.-Nr. 890210
- Satz LED-Innenbeleuchtung mit Kontaktteilen und Litzen, Art.-Nr. 946901

Erhältlich im Fachhandel.

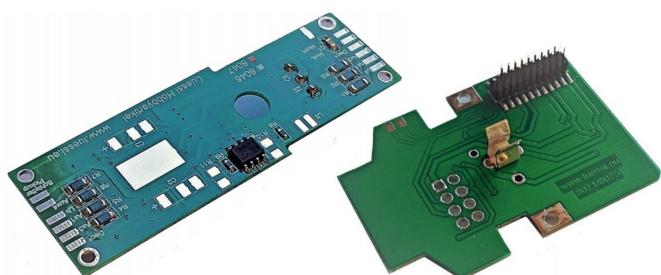
LOKI-Autor Manfred Merz hat auf unserer Website die alten und neuen Modelle miteinander verglichen.



<https://loki.ch/de/ewiv-der-bls-spur-n>

H0 | Lüssi GmbH Leiterplatten

Mit der im Frühling eingerichteten, vollautomatischen SMD-Bestückungsanlage für Leiterplatten bekennt sich die neu unter Lüssi GmbH auftretende Firma (bisher Lüssi Hobbyartikel) voll und ganz zum Modellbahn-Markt. Mit vielen neuen Produkten soll dies auch demonstriert werden. Die beliebten Leiterplatte für die Umrüstung der «Schönen Württembergerin» von Märklin wird nun zusätzlich in einer Version mit 21-MTC-Schnittstelle angeboten. Passend auch für Sounddecoder. Erhältlich für die Klassen C und K von Märklin (Art.-Nr. 8071mtc). Ganz neu ist das Lichtmodul für die Lok Ae 8/14 von Märklin. Diese Leiterplatten kommen mit weissen und einer roten LED daher und passen als direkter Ersatz für die mit gelben LEDs



ausgerüsteten Lichtmodule von Märklin (Art.-Nr. 8088) exakt in die Märklin/Trix Ae 8/14. Für die E-Lok 12X/BR 128 von Märklin ist eine neue Leiterplatte in verschiedenen Versionen verfügbar: mit 21-MTC- oder 8-Pol-Schnittstelle. Erstere ist sowohl mit als auch ohne Verstärkung der Ausgänge Aux 3/4 zu kaufen. Eine weitere Leiterplatte gibt es für die beliebte Re 4/4 von Märklin (Art.-Nr. 8046/8047). Die neue Version ist exakt auf die neuen Lichtmodule 8084 ausgerichtet. Sie kommt mit einer 21-MTC-Schnittstelle daher und ist mit und ohne Verstärkung der Ausgänge Aux 3/4 erhältlich.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers: www.luessi.ch

Leichte Wagen für den Städteschnellzug

Von Liliput sind dieser Tage zwei Sets mit Leichtstahlwagen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB auf den Markt gekommen. In ihrer Blütezeit zwischen den 1950er- und 1990er-Jahren verkehrten auf dem Schweizer Schienennetz einst über 1000 Fahrzeuge dieser Serie. Mit dem Aufkommen der Einheitswagen des Typs I gelangten die Wagen dann später auch in minderen Diensten zum Einsatz. Liliput bietet unter der Artikelnummer 330512 ein vier teiliges Set, bestehend aus einem A, einem B mit Mitteleinstieg und zwei B Wagen, an. Als Ergänzung dazu ist das Set 330513 mit zwei B, einem AB und einem Gepäckwagen im Angebot.

Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.



Alle Spuren | Bergswerk

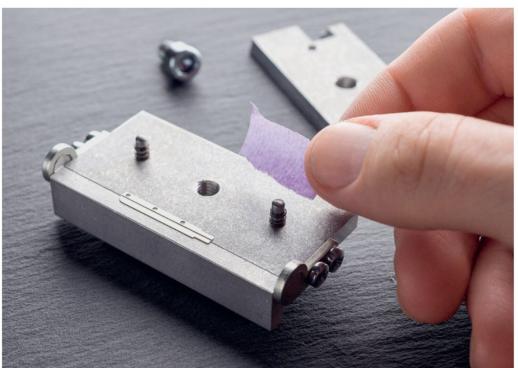
Nützliche Helferchen für den Modellbau

Neu im Vertrieb des Kempener Zubehör-Herstellers Bergwerk ist das AGAMA Decal Media Set, das sich aus dem Haftvermittler Adhesol, dem Weichmacher Tensol und dem vielleicht stärksten Weichmacher auf dem Markt, Hypersol, zusammensetzt.

In Kombination der drei Speziallösungen lässt sich nahezu jedes Nassschiebebild perfekt blasenfrei und ohne Silbereffekt aufbringen. Mit den praktischen Biege- und Abkanthilfen in 60 und 150 mm Breite können eingespannte Ätzteile spielend leicht

mit nur einer Klappbewegung des Schwenkarms um bis zu 90° abgekantet werden.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers: www.bergwerk-modell.de



H0 | PIKO/ARWICO

Wer hat den Käse zum Bahnhof gerollt?

Nach den EW I-Wagen der SBB in den verschiedenen Epochen und Varianten legen PIKO und deren Schweizer Importeur ARWICO nun die blau-creme Wagen der Bern-

Lötschberg-Simplon-Bahn auf. Angeboten werden je zwei Wagensets zu je drei Wagen. Im Set 96787 werden ein A- und ein B-Wagen sowie der als «Chäs-Express» bekannte

Speisewagen angeboten. Das zweite Set ist derzeit noch nicht lieferbar, soll aber dieser Tage in den Handel gelangen.

Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.



H0 | Kibri

Ein Bagger für die Bahnbaustelle

Die Rhomberg Sersa Rail Group bietet als Komplettanbieter von Bahntechnik ein nahezu lückenloses Leistungsspektrum in den Bereichen Bahnbau, Ausrüstung und Service an. Das Portfolio reicht von Gleisbau, Gleiserneuerung bzw. Gleisinstandhaltung und Sanierung von Eisenbahntunneln über die Bahnstromversorgung und Kommunikationstechnik bis hin zu Beratung, Design und Planung sowie Logistikdienstleistungen. Kibri bietet den Atlas Mobilbagger 1604 im Gewand der Sersa als Bausatz im Massstab 1:87 an. Dem tamponbedruckten Modell liegen je ein Kranhaken, ein Grabenräumlöffel und ein Tiefloßel bei (Art.-Nr. 11266).

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | VK Modelle/KML

Zu viel Gepäck? Hier kommt die Lösung!

Als Sonderserie für die Schweiz haben VK Modelle und der Importeur KML zwei einachsige Anhänger der PostAuto AG realisiert. Produziert wurde eine Version von

AutoDaPosta mit rückwärtiger Öffnung (Art.-Nr. 04232) sowie die PostAuto-Version mit einer zusätzlichen Gepäcköffnung auf der Seite (Art.-Nr. 04235). Den Modellen

liegen je zwei Stützräder für die Deichsel, eine Ersatzdeichsel sowie eine Kupplung zum Befestigen an einem Bus bei.

Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.





HO | Faller

«Asbest-Chalet» 1:87

An der Nürnberger Spielwarenmesse stand ganz zuhinterst am Faller-Stand ein kleines Häuschen, wie es so in mancher Gemeinde des Schweizer Mittellands steht. Das Wohnhaus mit Plattendach (Art.-Nr. 130642) ist ein typischer Vertreter der Architektur der

1960er- und 1970er-Jahre. Die umgangssprachlich «Asbest-Chalet» genannten Häuser dürften ihren Namen dem Umstand zu verdanken haben, dass vermutlich sehr grosszügig entsprechendes Material verarbeitet wurde.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Modellbaustudio Born

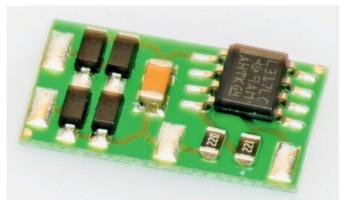
Konstantes Licht für die Modellbahn

Das Rapperswiler Modellbaustudio Born bietet eine Konstantlichtplatine mit 1,36 V Spannungsausgang an. Als Eingangsspannung ist Gleich-, Wechsel- oder digitaler Strom möglich. Die Platine hat eine Grösse von $10 \times 17,6 \times 0,6$ mm und ist einseitig mit Lötpads bestückt. Die Platine hat die Artikelnummer 8091 und ist zum Stückpreis von 14.50 einzeln oder als Fünferpack für

61.- Franken beim Modellbaustudio Born erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbaustudio Born GmbH
Klugstrasse 12, 8640 Rapperswil
Tel. 055 211 13 03
info@modellbaustudio.ch
www.modellbaustudio.ch



HO | HB Model

Ein Hess Saurer aus Tschechien



Der tschechische Kleinserien Hersteller HB Model hat mit der Auslieferung des Saurer Gelenkbusses 5GUK-A begonnen. Das handgefertigte Modell (Art.-Nr. 87.042A) trägt eine Karosserie des im solothurnischen Bellach beheimateten Herstellers Hess und wurde komplett aus Ressin gefertigt. Solche Busse waren in der Schweiz ab Mitte der 1950er-Jahre auf verschiedenen Linien der damaligen PTT-Betriebe anzutreffen.

Interessenten wenden sich direkt an:

FRIHO Modellbau
Rawylstrasse 10, 3775 Lenk im Simmental
Tel. 033 733 10 71
friholenk@bluewin.ch
www.friholenk.ch



H0m | BEMO

Frische Tiefkühlkost für Graubünden

Die Reihe der Lb-v-Containerwagen der Rhätischen Bahn (RhB) mit Motiven des Detailhändlers Coop konnte um zwei wei-

tere Varianten ergänzt werden. Unter der Artikelnummer 2269 120 ist das Tomatenmotiv und unter 2269 127 die Version mit



den «Rüebli» erschienen. Für die Versorgung ihrer Bündner Filialen setzt die Handelskette Spar seit geraumer Zeit auf den Kühlcontainertransport mit der Rhätischen Bahn. BEMO Modellbahnen konnte zwei Tragwagen des Typs Sb-v mit dem Slogan «Spar fährt voll auf die Rhätische ab!», die erst kürzlich als Herbstneuheiten angekündigt wurden, ausliefern. Es handelt sich dabei um den RhB Sb-v 7730 mit dem Container 125 B (Art.-Nr. 2289 110) und den Sb-v 7728 mit dem Container 125 B (Art.-Nr. 2289 118). Die beiden Kühlcontainer wurden im Winter 2019 in Betrieb genommen und ersetzen die Vorgänger Y 11533 und Y 11535.

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | Roco

Schwere «Dübendorferin» ausgeliefert

Die Reihe von Modelllokomotiven Re 6/6 von Roco wird mit der 11618 «Dübendorf» in Rot um eine weitere Maschine ergänzt. Die heute als Re 620 91 85 4 620 018-2 bei SBB Cargo eingestellte Lokomotive wird analog (Art.-Nr. 72602), digital mit Sound (Art.-Nr. 72603) und als AC-Version ebenfalls mit Sound (Art.-Nr. 78603) angeboten. Ab Werk ist die Lokomotive bereits ausverkauft, im Fachhandel sollte sich aber mit etwas Glück die schwere «Dübendorferin» noch finden lassen. Etwas später als ursprünglich geplant, fand Ende November auch die grüne Re 4/4 II 11634 mit runden Puffern und Führerstands-Klimaanlage den Weg in die Schaufenster der Händler. Die ebenfalls bei SBB Cargo eingestellte Elektrolokomotive wird als Re 430 91 845 4430 364-0 analog (Art.-Nr. 77403), digital mit Sound (Art.-Nr. 71404) und als AC-Sound-Version (Art.-Nr. 79404) angeboten. Den bekannten zweiachsigen Postwagen (Art.-Nr. 67187) hat Roco mit der Wagennummer 50 85 00-33 253-3 in Gelb ohne grossen Werbeaufdruck in den Handel gebracht.

Erhältlich im Fachhandel.



Die grüne BoBo II in Aktion
gibt es in unserem Video auf
der LOKI Website.



<https://loki.ch/de/roco-re-430>

H0 | Circus Werkstatt

KNIE-Wagen gibts nicht nur von Preiser

Sebastian Kerth stellt mit seiner Firma Kerth Modelle hochwertige Modellbausätze von «Chilbi» und Zirkusanhängern sowie passenden Ausstattungsgegenständen wie Zäunen und Raubtiergehegen her. Neu lieferbar sind in der Version des Schweizer Nationalcircus KNIE ein Käfigwagen (Art.-Nr. 46002) sowie der Waschküchenwagen 24 (Art.-Nr. 76001) als Messingbausätze. Das KNIE-Sortiment umfasst acht verschiedene Fahrzeuge. Neben den KNIE-Modellen

bietet die deutsche Firma Luckau auch Modelle vom Circus Krone oder Roncalli an.

Erhältlich im Direktvertrieb des Herstellers: www.circuswerkstatt.de



H0 | Rietze

Ein neues Polizeiauto und zwei Busse

Das Korps der Basler Kantonspolizei hat nicht nur Teslas als Patrouillenfahrzeuge im Einsatz, sondern vor allem noch viele Transporter des Typs T5 von Volkswagen. Das elegante Blaulicht-Fahrzeug gibt es neu von Rietze als H0-Modell und ist unter der Artikelnummer 53460 nicht nur am Rheinknie im Fachhandel erhältlich. Etwa grösser als der T5 ist das Modell des Mercedes-Benz Citaro G 12 der BLS-Tochter Busland AG. Der Gelenkbus mit der Betriebsnummer 301 verkehrt im Vorbild auf der Linie 271 zwischen Langnau, Signau und Röthenbach im Emmental. Letzteres ist auch das Endziel, das auf den beiden Anzeigematrixen des Gelenkbusse angezeigt wird (Art.-Nr. 69579). Als Sonderserie für die Schweiz wurde von Rietze der Mercedes-Benz Citaro 12 der Aargau Verkehr AG, kurz AVA, produziert. Der schmucke blau-weiße Bus, der auf der AVA-Linie 9 zwischen Reichental und dem Bahnhof Zofingen eingesetzt wird, wird mit der Endzielanzeige Zofingen ausgeliefert.

Teilweise exklusiv
erhältlich im Schweizer Fachhandel.





Bau | Umbau eines Roco K3 in einen K2 in 1:87

Aus der Not geboren – Nestlé K2

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

Von Johannes Weibel (Text/Fotos)

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bestand bei den SBB ein Mangel an Güterwagen. Um die anfallenden Transporte reibungsloser abwickeln zu können, beschaffte der aus Vevey stammende Nahrungsmittelkonzern Nestlé darum eigene Fahrzeuge. Stationiert wurden die Wagen bei der zuvor übernommenen Anglo-Swiss Condensed Milk in Cham.

Nestlé hatte sich für zwei vierachsige und dreissig zweiachsige Wagen entschieden. Letztere sind das Thema des vorliegenden Modellumbauvorschlags.

Das Vorbild

Die Zweiachsler entsprachen dem Baumuster der in grossen Stückzahlen beschafften K2, hatten aber abweichend zu jenen ein stärker gebogenes Dach. Optisch wirkten diese Wagen dadurch wie eine Mischung



Der letzte seiner Art: der Güterwagen Gklm-v 42 85 114 5 219-8 im Bahnhof von Triengen.

aus K2 und K3. Die Ablieferung erfolgte 1916 als O 73001-30, wenige Jahre später wurden sie in Privatwagen umgezeichnet und erhielten 1921 die Nummern P 91921-50 und 1924 schliesslich P 550503-32. 1929 erfolgte die Übernahme durch die SBB als K2 33851-80. Als erster Umbau ab 1930 erfolgten die Vergrösserung des Radstandes von 3,75 m auf 5 m und der Einbau einer verbesserten Bremsanlage. Die Wagenbezeichnung änderte in K2d 41621-50.

Analog zu den anderen Wagen der Typen K2 und K3 wurden in den 1950er-Jahren umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt. Dazu gehörten Rollenlager sowie Dächer, Lüftungsschieber und Türen aus Aluminium. Bei dieser Gelegenheit wurde die Westinghouse-Bremse durch eine Oerlikon-Ausrüstung ersetzt. Die Einführung der UIC-Nummerierung 1968 brachte die Umzeichnung in Gk1m-v 20 85 114 5 200-225 mit sich. Vier Exemplare waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgerüstet worden. Weil die Wagen ab 1979 nur noch im Inland verkehren durften, änderte das Ausstauschregime von 20 auf 42.

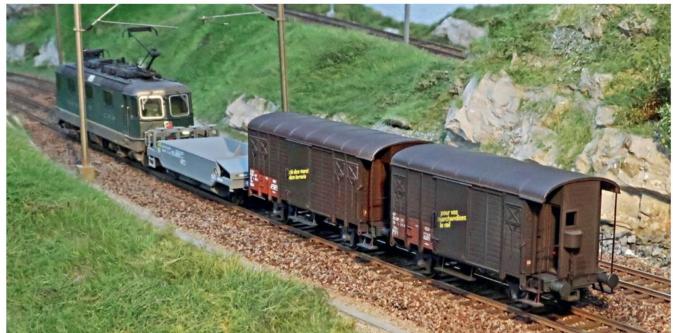
1995 wurde der letzte Gk1m-v 42 85 114 5 203-2 bei den SBB ausgerüstet und war danach Teil des Kulturgüterzuges des Basler Galeristen Klaus Littmann. Die Wagen befanden sich lange Zeit in Porrentruy, wurden aber vor wenigen Jahren abgebrochen. Der letzte Vertreter dieser Bauart, der Gk1m-v 42 85 114 5 219-8, gehört heute, nach einem Abstecher ins Suhrental, zur Sammlung des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF).

Das Modell

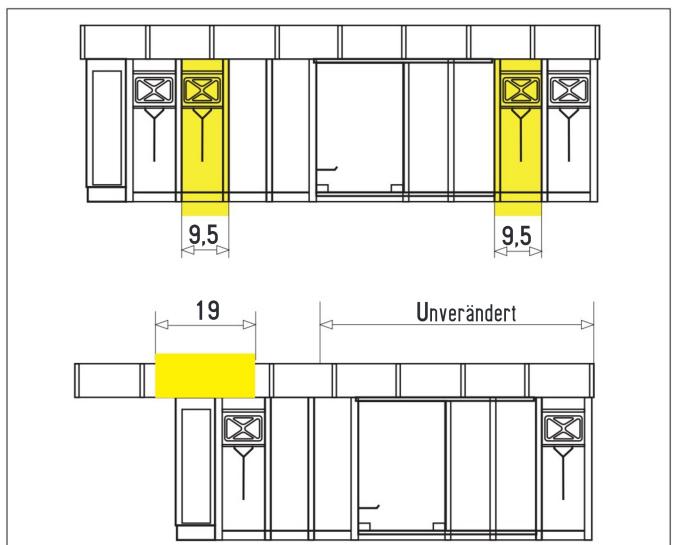
Zwei Wege führen in diesem Fall zu einem Modell in 1:87:

1. Ausrüsten eines K2 mit einem gekürzten Dach eines K3
2. Kürzen eines K3 auf die Länge eines K2

Obwohl Variante 1 einfacher erscheint, hat sich der Autor für Variante 2 entschieden. Dazu beigetragen hat die Tatsache, dass leider keine zeitgemässen Nachbildung eines modernisierten K2 am Markt vorhanden ist, während bei einem K3 als Basismodell die Firma Roco eine breite Auswahl bietet. Es empfiehlt sich, zuerst den Wagenkasten fertigzustellen und danach die anderen Teile anzupassen. Gemäss Skizze müssen zwei Bereiche von jeweils 9,5 mm Länge



Ab 1979 durften die Güterwagen des Typs K2 nur noch innerhalb der Schweiz eingesetzt werden.



Um einen K3 in einen K2 zu verwandeln, müssen die obigen Änderungen ausgeführt werden.



Das Kürzen verleiht dem Wagen ein neues Aussehen. Noch fehlen allerdings Dach und Unterbau.



Bei genauem Hinschauen erkennt man den in U-Form ausgeführten Schnitt am Unterbau des Wagens.



Foto: Hans Roth

entfernt werden, woraus eine Länge über Puffer von 95,2 mm resultiert, was eine tolerierbare Abweichung von 0,7 mm ergibt.

Wenn der Kasten fertig zusammengeklebt ist, müssen die verdeckten Verstärkungsstege und die Öffnungen für die Festigungsrasträsen von Dach und Boden angepasst werden. Beim Dach kann über die Hälfte gemäss Skizze direkt vom K3 übernommen werden. Da die Vorbilder unterschiedliche Anordnungen der Abdeckleisten aufwiesen, kann hier nach eigenem Gusto mit ein bis drei Schnitten vorgegangen werden. Typisch für die Wagen ist der geringere Abstand von 6,5 mm zweier dieser Leisten zwischen Tür und Bremserhaus. Am Schluss muss eine Längenreduktion des Daches von 19 mm gegeben sein.

Beim Fahrwerk wird es etwas anspruchsvoller: Beide Vorbilder haben einen Achsstand von 5 m, was bedeutet, dass die 19 mm zwischen der Pufferbohle und der Radmitte eingespart werden müssen. Um die Kupplungskulisse nicht zu verlieren, wird diese U-förmig innerhalb des Rahmens ausgeschnitten (inklusive Pufferbohle und Bremserhausbühne) und danach in Richtung Wagenmitte verschoben. Die relevanten Masse können der Skizze entnommen werden. Diese Lösung ist nicht unbedingt schön anzusehen, aber die Funktionalität

Nach abgeschlossenem Umbau präsentiert sich der Nestlé-Güterwagen unserem Fotografen.

bleibt erhalten. Nach dem Verkleben mit dem Ballastgewicht kann die Lage der Rastnasen überprüft werden.

Wer möchte, kann die Holzfüllung der Bremserhaustüren mit Evergreen-Profilen anpassen oder die Türen geschlossen dar-

stellen. Nun ist das Modell bereit für die Lackierung und die Beschriftung. Als Ergebnis erhalten wir ein individuelles Modell eines interessanten Vorbildes, das wohl geringe Chancen auf eine Realisierung in einer Grossserienproduktion hat. 



Stehen der längere K3, der als Grundmodell für den Umbau diente, und der kürzere K2 nebeneinander, erkennt man sofort die Unterschiede.



Foto: Stefan Treier

Bau | Modellbahnbau im Massstab 1:45

Vergangenheit und Zukunft

In einem ersten Bericht (LOKI 10 | 2020) durfte ich von der Entstehung einer Dampflok als «Krönung des Modellbaues» erzählen. In diesem Folgebericht beschreibe ich die Anfänge sowie die Entwicklung meiner Modellbautätigkeit und blicke in die Zukunft.

Von Erich Imfeld (Text/Fotos)

Mein erstes selbst gebautes Modellschienenfahrzeug war ein zur Re 4/4' von A. Keiser, Zug, passender vierachsiger Steuerwagen in Spur 0 mit Übergangstüre an der Stirnfront. Bei der Firma Hermann konnte ich – es dürfte etwa Ende 1983 gewesen sein – die Drehgestelle, die Wagenkastenteile mit Einstiegstüren, die Rückfront und das Dach kaufen. Die gebogene Front mit den Führerstandsfenstern und die Dachanpassungen über dem Führerstand musste ich selbst aus Messingblechen fertigen. Als ich das fertige Werk zu Herrn Hermann brachte, damit dieser den Wagen spritzen würde, schickte er mich wieder nach Hause mit der Anmerkung: «Das kann der Imfeld besser.» Dem mora-



Mit diesem vierachsigen Steuerwagen der Schweizerischen Bundesbahnen hat alles angefangen.

lisch geknickten frischgebackenen Modellbauer wurden die gemachten Hauptfehler erläutert und Ratschläge für eine bessere Fertigung erteilt. Dieser Lehrblätz gleich beim Start der Modellbautätigkeit stellte mich vor die Wahl, mich jetzt und fortan durchzubeissen oder eben doch schon am Anfang resigniert aufzugeben. Die Aufgabe des gerade begonnenen Modellbaus, der mir ja grundsätzlich Freude machte, war für mich keine echte Option! Mehrere Male musste ich bei weiteren Modellbauten an diese Lektion denken und war und bin Herrn Hermann auch heute immer noch insgeheim dankbar für sein damaliges hartes Urteil; es hat mich mit Bestimmtheit im Modellbau weitergebracht! Beim zweiten Anlauf erhielt dann der Steuerwagen sein grünes SBB-Farbkleid.

Der zweite Anlauf gehört auch heute noch oft dazu. Voll Euphorie wird zum Beispiel ein Teilchen gefertigt, das man ja seit

der Konstruktion noch genau vor Augen hat. Liegt dann das in mehreren Aufspannungen aufwendig und zeitintensiv gefertigte Bauteil vollendet auf dem Tisch, muss man feststellen, dass es nicht zu seinem Nachbarn passt. Bei der dummerweise verspäteten Konsultation der Detailzeichnung konstatiert man dann, dass das Teil wirklich nicht funktionieren kann, weil es schlicht und einfach falsch gefertigt wurde und deshalb ein zweites Mal – meistens dann richtig – hergestellt werden muss.

Die Modellbahn als Spielbahn

Meine Spur-0-Bahn aus der Bubenzei mit BUCO- und HAG-Wagen, der erwähnten Re 4/4¹ von A. Keiser und einem von meinem Vater selbst erbauten Seetalkrokodil wurde nach und nach an den älteren Sohn weiterverschenkt. Mit dem Erscheinen der Fama-Bahn Mitte der 1980er-Jahre gab es eine ideale Ergänzung zur vorhandenen

Spur-0-Bahn. Der jüngere Sohn wurde so quasi automatisch zum Schmalspur-Modellbähnler. Auf einer kleinen gemeinsamen Doppelanlage konnten die Buben stundenlang unter dem Dachgiebel unseres Einfamilienhauses – auf der sogenannten Heubühne – SBB und FO mit dem Umsteigebahnhof Göschenen spielen.

Weil der Modellbahnfunke beim älteren Sohn relativ rasch erlosch, wurde der Spur-0-Anlagenteil abgebaut und in Kisten verstaut. Die weiteren 63 selbst gebauten Modellfahrzeuge entstanden deshalb ausschliesslich in der Spur 0m. Sie wurden auch lange und ausgiebig vom jüngeren Sohn bespielt. Mein Modellbau-Grundentscheid hat sich dabei aus meiner Sicht als richtig erwiesen: Eine robuste Spielbarkeit und die fertigungstechnische Machbarkeit mit den mir zur Verfügung stehenden Mitteln hatten bei meinem Modellbau immer Vorrang gegenüber der absoluten Modell-



Die HGe 4/4¹ der Furka-Oberalp-Bahn ist die erste selbst gebaute Lok.



Reges Treiben am zweigleisigen Spielbahn-Bahnhof auf dem Dachboden.



Zwei Loks: einmal von Fama/Utz, einmal aus der Lokschmiede Imfeld.



Der vierachsige Plattformwagen der FO ist im Eigenbau entstanden.



Der RhB-Zementsilowagen Uce 8005 ist ein frühes Produkt aus der imfeldschen Fabrikation.

Foto: Stefan Treier



Bei diesem Eigenbaumodell wurden Antriebsdrehgestelle von Fama verwendet.



Als Grundfahrzeug für den Gourmino-Speisewagen diente ein Fama/Roco-Speisewagen.



Die Radspuren am Kasten stammen von einem eingefärbten Playmobil-Mountainbikerad.

treue bis ins kleinste Detail. Meine Fine-scale-unwürdigen Fahrzeuge dürfen dafür auch heute noch ohne weisse Handschuhe aufgegleist werden, ohne dass anschliessend Griffstangen oder Trittbretter gleich zuhau auf den Schienen zusammengelenst werden müssen.

Der sehr robuste Baustil hat natürlich auch seine Nachteile. Die mechanisch vermutlich korrekten, jedoch fertigungstechnisch sehr aufwendigen, schweren Konstruktionen wären wohl für ein kommerzielles Bahnmodell viel zu teuer und damit für die Herstellung und Vermarktung einer mittleren Seriengrösse ungeeignet. Kollegen, die geniale Lösungsidee mit viel kleinerem Bauaufwand erfinden und umsetzen, habe ich stets bewundert. Derweil ihre Modelle zum Beispiel mit einem 2,5-Watt-Motor mehrere Wagen bergauf zogen, zeigte sich bei mir vereinzelt ein 6-Watt-Motor bei einer schwereren Zugmaschine als überfordert, und dies bereits ohne Anhängewagen. In solchen Momenten fühlte ich mich beinahe als Heiri aus der Niederdorfoper, dem vieles misslingt und dem scheinbar auch niemand etwas gönnen möchte.

Die Entwicklung der Bautätigkeit

Obwohl ich mich auch heute nicht als Meister, sondern eher als immer noch Lernender sehe und fühle, gilt wohl auch beim Modellbau das Sprichwort, wonach noch nie ein Meister vom Himmel gefallen sei. Die rückblickende Sicht darauf, wie erste Modelle gebaut wurden, lässt eine klare Entwicklung zu schöneren, detailreicherem und technisch stark verbesserten Modellen erkennen. So hatten die ersten Zweiachswagen-Modelle noch keine Dreipunktelagerung der Radsätze und keine Bremskurbeln auf den offenen Plattformen. Zu kompliziert schien damals solche «Zutaten». Bei den 1995 erbauten RhB-Zementsilowagen faszinierte mich in erster Linie die Herstellung der Wagenaufbauten, speziell die in Silikonformen gegossenen, zweiteiligen Hohlyzylinder. Nach dem Überdrehen der zusammengeklebten Zylinderhälften traten an der Oberfläche derart viele aufgebrochene Luftblasenlöcher auf, dass ich vor dem Farbspritzen eine grosse Menge an Spach-

telmasse verbrauchen musste, damit die Zementsilos einen Farbautrag mit optisch wenigstens befriedigendem Resultat erhalten konnten.

Bei jedem weiteren Modell wurden erkannte Betriebs- und Herstellungsmängel, die bei Vorgängermodellen aufgetreten waren, verbessert. Neue, meist verfeinerte Konstruktionen und Fertigungsarten wurden ausgetestet und angewendet. Dieses Tüfteln war im Grunde genommen immer die treibende Kraft bei meinem Modellbau. Fuhr ein fertiggestelltes Modell weich über die Gleisfelder, ohne zu entgleisen oder fest zu wackeln, waren für mich die mechanischen und fertigungstechnischen Herausforderungen mit Erfolg gemeistert. Damit war der Fall für mich meistens erledigt. Nur bei erst später entdeckten Mängeln erweckte ein Fahrzeug wieder mein Interesse und zwang mich zum Handeln bzw. zur Realisierung von geeigneten Gegenmassnahmen. Dies ist allerdings nur vereinzelt passiert.

Beim Bau von Triebfahrzeugen verwendete ich ein einziges Mal gekaufte Fama-Motordrehgestelle (FO-Gepäcktriebwagen). In allen anderen Fällen konstruierte und baute ich die Antriebe selbst. Motoren und Zahnräder wurden selbststrendend im Fachhandel oder bei den Herstellern gekauft. Dasselbe gilt auch für andere Normbauteile wie Pantografen, Mittelpufferkupplungen, Isolatoren, Dachantennen, Dachlüfter usw. Mit Ausnahme von umgebauten Originalwagen (Gourmino-Speisewagen mit LED-Lämpchen auf den Tischchen) wurde der

Unterbau aller Fahrzeuge aus Messingprofilen und -blechen hergestellt. Die Lokkästen entstanden in der Regel ebenfalls aus Messingteilen. Beim Bau der Wagenkästen wurden entweder gekaufte und umgebaute Originalwagen verwendet (FO-Velowagen) oder die Wagenaufbauten komplett neu aus zugeschnittenen Polystyrolplatten und -profilen erbaut. Dank dieser kombinierten Bauart liegen die Schwerpunkte der Anhänger relativ tief. Alle Wagen hatten somit gut auf den Schienen und zeigten bei eben verlegten Gleisen eine optisch wohltuende Laufruhe ohne grosses Gewackel über Weichenstrassen.

Bei all den Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erstellung von Bahnmodellen erlebte ich viele unvergessliche Dinge. In Landquart gewährte man mir die Möglichkeit, einen blauen Cargo-Domizil-Wagen zu fotografieren. Leider stand dieser zuhinterst in einer Halle umgeben von vielen anderen Fahrzeugen. Das Erstellen von brauchbaren Fotos speziell für die Anfertigung der Beschriftungen war beim besten Willen nicht möglich. Das sah auch mein RhB-Begleiter. Kurz entschlossen schickte er mich und meinen jüngsten Sohn, der mich an diesem Tag begleitete, nach Chur, wo wir uns beim Bahnhofsvorstand melden durften. Eine vorfahrende Rangiermaschine brachte uns dann ins Abstellfeld Richtung Ems, wo mehrere fotogene Güterwagen aufgereiht waren. Nach einer halben Stunde wurden wir wieder per Sonderfahrt zum Bahnhof Chur zurückgefahren.

Der Bau der FO-Zweiachswagen

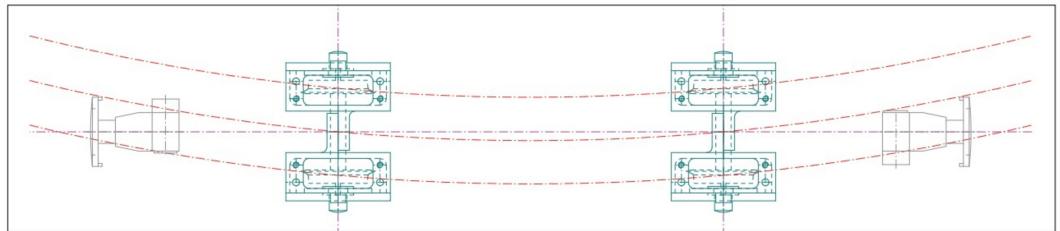
Dass sich Zweiachswagen mit starr angeordneten Mittelpuffern über Fama-Weichen recht gut ziehen liessen, aber beim Stossen mit hoher Wahrscheinlichkeit entgleisten, musste solange hingenommen werden, bis eine Lösung des erkannten Problems gefunden und verwirklicht war. Natürlich ist dabei nicht alles auf dem eigenen Mist gewachsen. Die Anordnung von beweglichen Kupplungen war bei den Fahrzeugen in kleineren Massstäben schon lange Stand der Technik. Als Problemlösung entstand eine schwenkbare Kupplung, deren Puffersteller ähnlich wie bei den GF-Kupplungen von Strassenbahnen quasi starr gekuppelt werden können.

Das starre Kuppeln zweier Puffersteller kann entweder durch das Aufschieben von Kupplungslaschen aus Messing oder mittels Gummi-O-Ringen (NBR 70 Gr. SH / 14 x 1 mm) erfolgen.

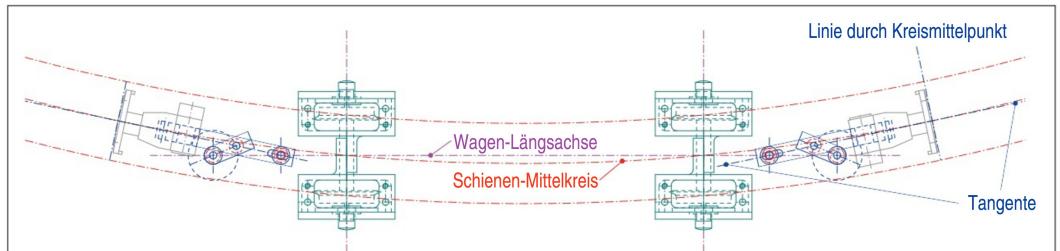
Die Schwenkkupplungen wurden erstmals bei den FO-Zweiachsern, welche heute unter anderem die Bildung eines Dampfzuges ermöglichen, eingesetzt. Ich möchte das System der Schwenkkupplung an dieser Stelle kurz skizzieren: Stehen Zweiachswagen (Achsstand = 100 mm / LÜP = 226 mm) mit starren, auf der Wagenlängsachse liegenden Mittelpufferkupplungen auf einem Fama-Kreisbogen (R = 560 mm), liegen die Zentren der Mittelpufferfronten im Grundriss beinahe über der Aussenschiene (Zeichnung 1). Bei dieser Pufferlage sind Entgleisungen beim Drücken der Wagen

Sogar Ziegen und Milchkannen wurden früher in Zügen mitbefördert.





Im Kreisbogen liegen die Mittelpuffer fast über der Aussenschiene.



Geometrie der schwenkbaren Mittelpuffer-Kupplung.



Mittelpuffer mit Maximalausschwenkung: Der Faden überträgt die Rückstellkraft.



Die zwei Pufferteller werden mittels einer Kupplungslasche zusammengehalten,



Die «eingespannten» Mittelpuffer können beim Drücken der Wagen nicht ausscheren.

über Weichenstrassen eigentlich schon optimal vorprogrammiert.

Damit die Stosskräfte bei den Schwenkkupplungen richtig in die Wagenchassis eingeleitet werden, müssen einige geometrische Rahmenbedingungen erfüllt sein (Zeichnung 2):

- Die inneren Drehpunkte der Schwenkkupplungen müssen auf den Wagenlängsachsen positioniert sein.
- Die Achsen der Kupplungsdeichsel von zwei gekuppelten Zweiachswagen müssen auf einer Linie liegen.
- Die Kupplungsachsenlinie muss eine Tangente zum Mittelpunkt der gebogenen Schienen sein.
- Die Mittelpuffer zweier gekoppelter Wagen müssen sich im Berührungs punkt der erwähnten Tangente touchieren.

Die Schwenkung der Mittelpufferkupplungen muss leichtgängig erfolgen, das heisst, die Mechanik darf nicht klemmen. Dies hat aber den Nachteil, dass bei einer rassigen Kurvenfahrt die freie Kupplung am Ende des Zugsverbandes auf die Kurvenaußenseite ausschlagen könnte, was optisch nicht sehr gut aussieht und bei einem späteren Ankuppeln zusätzlich hinderlich ist. Als Gegenmassnahme zu den wirkenden Zentrifugalkräften muss die Schwenkdeichsel mittels einer Rückholkraft sanft in die Mittelposition geführt bzw. dort gehalten werden. Dies kann mit einer zentralen Zugfeder (Zugkraft ca. 0,3 kp) erreicht werden. Die Anpassung der Spannkraft wird durch mehr oder weniger starkes Verdrillen der Spann-

seile in Form von starkem «Sternlfaden» aus dem Nähkasten der Gattin erreicht. Da Bilder oft mehr als Worte sagen, seien auf dieser Seite links ein paar Fotos eines Versuchsaufbaus beigefügt.

Die weiteren Modellbauten

Teilweise führten auch spezielle Situationen zum Bau eines neuen Modells. So «stritt» ich mich mit einem Kollegen über die Machbarkeit eines Rollschemelwagens mit oder ohne Aussparungen in den Spur-0-Trägerschienen für die Befahrbarkeit von Fama-Weichenstrassen. Mit einem provisorischen Fahrgestell konnte ich den Nachweis für zwingend notwendige Aussparungen für die ausschwenkenden Om-Drehgestelle erbringen. Gedanklich hatte ich mich dabei aber bereits so stark mit der Thematik befasst, dass ich kurzerhand fünf Rollschemelwagen der Rhätischen Bahn nachbaute – und später vor dem Umzug vom Einfamilienhaus in eine Wohnung auch alle verkaufte.

Der Bau eines gelben Niederbordwagens des RhB-Baudienstes startete mit einer weiteren speziellen Episode. Mit einem Kollegen fuhr ich nach Landquart. Dort hatte ich kurze Zeit vorher das gewünschte Original auf der Rückseite von den Skifriken gesichtet und das Schlupfloch im Hag gefunden, welches den direkten Zugang zum abgelegenen Fotoobjekt ermöglichte. Derweil ich also unter dem Wagen Massaufnahmen machte und die Messergebnisse meinem neben dem Wagen stehenden Prototypen zurief, hörte ich plötzlich eine weitere Stimme. Ich kroch unter dem Wagen hervor und sah einen RhB-Mitarbeiter.

Der erzählte uns, dass er die kleinen um die abgestellten Wagen spielenden Buben jeweils fortjagen müsse. Dann fragte er uns: «Und was mache ich jetzt aktuell mit den beiden grossen Buben?» Meine Antwort «Schenken Sie bitte den grossen Buben noch 20 Minuten Zeit, dann sind sie verschwunden» quittierte er mit einem Schmunzeln, drehte sich auf dem Absatz um, wünschte uns noch einen schönen Tag und gutes Modellbau-Gelingen und liess uns unsere Arbeit beenden.

Nach der Pensionierung überlegte ich mir, ob ich wohl einmal eine Kleinserie der RhB-Umbaulok Ge 4/4¹ fertigen sollte. Für die Drehgestelle baute ich Urmodelle der Drehgestell-Seitenwagen und der Radlager und liess diese in entsprechender Anzahl abgiessen. An zwei Abenden half mir je einer der beiden Söhne mit sichtlich fehlender Begeisterung beim Bohren der Löcher in die Gussteile. Sie saugten die Späne mit dem Staubsauger so gut ab, wie ihre Motivation dazu eben reichte. Auch mich konnte diese kleine Massenproduktion nicht begeistern, und so war der Kleinseriengedanke rasch begraben. Am Ende entstand wenigstens ein viermotoriges Modell mit funktionstüchtiger Radlagerfederung und echter Tatzlagerung der Motoren.



Verschiebbare Radkeile mit mechanischen Rasterungen sichern den Spur-O-Wagen.

Eine andere Herausforderung bot sich beim Bau eines Spurpfuges. Einerseits fehlte ein solcher Spurpfug als Zusatz zur gebauten FO-Schneefräse, die heute auf einer kombinierten Innen- und Außenanlage eines Modellbahnhofkollegen von einer HGm 4/4 geschoben wird. Andererseits lockte mich die Fertigung der verwundeten Frontpfugschar sowie des Mittelpfuges, welcher zum Beispiel bei Weichen oder bei Bahnübergängen angehoben werden muss, um Unfälle



Der mit der Radachse starr verbundene Motor wird im Drehgestell per Tatzlagerung gehalten.



Kraftprotz mit gefederten Radlagern, vier Antriebsmotoren und 1,2 kg Dienstgewicht.



Die komplette Schleuderkomposition, wie sie damals am Oberalppass eingesetzt wurde.



Der auf «Zwillingskufen» aufgebauten Mittelpflug wird bei den Weichen automatisch angehoben.

zu vermeiden. Nach Abschluss des Dampflokbaus widmete ich mich also wieder der vor Jahren angefangenen Konstruktion des Modellpfluges. Nach dem Bau eines rudimentären Versuchspfluges, mit dem ich Fahrversuche unternehmen und Schwachstellen ermitteln konnte, wurde der richtige Spurpflug gebaut. Das Wagenchassis aus gefrästen Messingteilen verleiht dem Fahrzeug ein anständiges Dienstgewicht. Dadurch kann die Gefahr einer Entgleisung bereits beim ersten Schneekontakt stark minimiert werden. Die Pflugscharen entstanden aus Polystyrolstreifen, welche in Metallformen eingespannt wurden. Die so eingeklemmten Teile wurden dann im Backofen bei 120 °C thermisch gebogen. Lässt man die erwärmten, weichen Teile in den Metallformen erkalten, bleibt die aufgezwungene runde Formgebung in der Folge dauerhaft erhalten. Das Bauteil kann dann sehr gut weiterverarbeitet werden. Das gesamte Schneeräumungsset, bestehend aus Schneefräse, Diesellokomotive HGm 4/4 und Spurpflug, steht nun rechtzeitig vor dem ersten Schneefall im Winter 2020/2021 auf der genannten Anlage bereit für den harten Wintereinsatz.



Beim Thema FO-Schneeschleuder kann auch über zwei aussergewöhnliche Begebenheiten berichtet werden. Nicht nur RhB-Mitarbeiter, sondern auch Angestellte der FO waren bei meinen Modellbauprojekten immer sehr hilfsbereit und unterstützten mich in ganz uneigennütziger und zuvorkommender Art. An einem düsteren Vormittag mit viel Schneefall während des Skiferienaufenthaltes in Sedrun fuhr ich nach Disentis, mit dem Ziel, die dort remisierte Schneeschleuder zu fotografieren. Der Vorstand von Disentis organisierte sofort einen FO-Mitarbeiter, der mich zum Lokschuppen begleitete. Die Schneeschleuder, deren Führerstand ich betreten durfte, stand hinter einer HGe 4/4¹. Nachdem ich Fotos des Schleuderstandes gemacht hatte, fragte mich der Begleiter, ob ich nicht auch Aussenaufnahmen bräuchte. Gerne hätte ich solche gemacht, aber der Raum des Holzschuppens war auch hier viel zu eng. Kurz entschlossen stieg der Begleiter in die Balkonlok, kuppelte die Schneeschleuder an und zog sie vor das Depot, wo ich sie runderherum gut ablichten konnte, nachdem zwischenzeitlich der Schneefall einer strahlenden Sonne gewichen war.

Zwei Jahre später waren im Feriengepäck, zusätzlich zu den üblichen Skisachen, die erbaute Modellschneeschleuder mit einer vierachsigen FO-Diesellok von Fama als Schiebelok, einige Gleise und ein Trafo. Mit dem Sedrunner Stationsvorstand, dessen Eltern uns während vieler Jahre eine Ferienwohnung vermietet haben, hatte ich schon viele Male über die Furka-Oberalp-Bahn gefachsimpelt. Er wusste von meinem Modell-Schneeräumungs-Vorhaben. Als ich dann im Stationsbüro die Schleuder im Modellbetrieb zeigte, waren das Staunen und die Freude der Stationsangestellten gross. Der Vorstand orientierte mich, dass in wenigen Minuten das Original vom Oberalppass herkommend in Sedrun vorbeifahren werde. Nach einem kurzen Funkspruch fuhr die geschobene Schleuder aber nicht am Bahnhof Sedrun vorbei, sondern hielt direkt vor dem Stationsbüro an. Die gesamte Schleuder-Mannschaft stieg aus und gesellte sich zu den anderen Begutachtern meines Modells. Die Frage, ob beim Modell der Wagenkasten mit der Schleuder ebenfalls wie beim Vorbild auf dem Fahrgestell gedreht werden könnte, musste ich allerdings verneinen.

Der Ausblick auf die Zukunft

Solange mich das Modellbauieber nicht loslässt und auch meine Augen und die Finger noch mitmachen, finde ich immer wieder neue spannende Herausforderungen. So bau ich aktuell an einem vierachsigen Personenwagen der Furka-Oberalp-Bahn mit geschlossenen Plattformen und den auffälligen Alueinstiegstüren. Zudem befasse ich mich erstmals mit einem Lastwagenantrieb in einer Diesellok. Von einem starr auf dem Lokrahmen aufgebauten Motor soll die Antriebskraft zu den zwei Drehgestellen mittels Kardanwellen übertragen werden. Auch könnte der von mir vor langer Zeit abgebrochene Bau einer Zahnstangenweiche eventuell wieder aus seinem Dornröschenschlaf im Bastelkeller erwachen.

Ein Video von den imfeldschen Fahrzeugen in Aktion finden Sie auf unserer Website.



<https://loki.ch/de/imfeldsche-furkabahn>



Foto: Stefan Treier



Porträt | Der MOB-Postwagen Z 33 von Lematec in Spur H0m

Die Überlandpost

Von Patrick Heuberger (Text/Fotos)

In den Jahren 1961 und 1962 nahmen die Post-, Telefon- und Telegrafenbetriebe (PTT) die beiden Postwagen Z 31 und Z 32 (später D 31 und D 32) auf der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) in Betrieb. Für den Bau der beiden Wagen wurden jeweils Rahmen von alten vierachsigen Plattformwagen verwendet. Die Drehgestelle und der Wagenkasten mit einseitiger Plattform waren neu. Rund zehn Jahre später kam mit dem Z 33 ein dritter Postwagen in Betrieb. Der Plattformwagen A 85 spendete das Fahrwerk, welches kurz zuvor bereits mit neuen SIG-Torsionsstab-Drehgestellen ausgerüstet wurde. Der Wagenkasten war ein Neubau und besaß eine leicht geänderte Fenstereinteilung gegenüber den bei-



Der Z 33 mit dem PTT-Logo mit integrierter Wagennummer im Mai 1994 in Zweisimmen.

Foto: L.A. van der Geest, Sig. Sig. Patrick Heuberger



Bis Ende des letzten Jahrhunderts unterhielt die schweizerische Post eine Flotte von Privatwagen, nicht nur bei den SBB, sondern auch bei diversen schmalspurigen Privatbahnen. Der Kleinserienhersteller Lematec hat Ende 2019 den MOB Z 33 (später D 33) in Spur H0m auf den Markt gebracht. Zeit, sich mit dieser eher wenig beachteten Spezies zu befassen.

den ersten Postwagen. Hauptunterschied zu den Z 31 und 32 ist die Dachform, die den unterdessen gelieferten Einheitswagen entnommen wurde. Der Innenraum gliedert sich im Wesentlichen in einen der Plattform zugewandten Sorterraum sowie einen Stauraum für Postbehältnisse. Dieser Nachzügler bildet das Vorbild für ein Lematec-Modell, das Ende 2019 in den Fachhändel gelangte.

Einsatz

Das am 16. Juli 1971 in Betrieb genommene Fahrzeug gehörte den PTT. Der Wagen besass die klassische MOB-Farbgebung in Creme-Hellblau, hatte aber PTT-Eignerinsignien. Das Eigentümerlogo wurde im Verlaufe der Zeit dem jeweils aktuellen PTT-Logo angepasst, sodass der Wagen in seiner PTT-Zeit insgesamt drei verschiedene Logos erhielt. Die Wagen wurden hauptsächlich in der Relation Montreux-Zweisimmen-Montreux eingesetzt. Dabei wurden sie durchlaufenden Schnell- oder Regionalzügen, in seltenen Fällen sogar dem Panoramic Express, mitgegeben. Die Wagen waren immer am Zugschluss angehängt, außer es wurden auch noch Güterwagen mitgeführt, dann waren sie zwischen Personenwagen und Güterwagen eingereicht. Beziüglich der Arbeitsabläufe im Innern des Wagens während der Fahrt, konnte der Autor leider nichts in Erfahrung bringen. Der abschliessbare Sorterraum mit entsprechendem Sortiergestell lässt jedoch vermuten, dass während der Fahrt zumindest Briefpost sortiert wurde.

Als der Posttransport Ende der 1990er-Jahre aufgegeben wurde, ging der Z 33 1999 in den Besitz der MOB über. Im Rahmen des Umbaus zum Rollstuhltransportwagen BD 33 wurde das PTT-Logo entfernt und stattdessen der MOB-Schriftzug angebracht. Das Fahrzeug erhielt Lifte für den Rollstuhloverlad sowie eine rollstuhlgängige Toilette. Durch die vermehrte Ablieferung von Niederflurrollmaterial hat der Wagen nun auch seine Funktion im Rollstuhltransport weitestgehend verloren. Ab und an diente er noch dem Velotransport oder kam



Der als Velowagen verwendete BD 33 am 1. April 2012 an seinem Stamtplatz in Montreux. Man beachte die mit Ketten und Vorhängeschloss abgeschlossenen Schiebetüren.



Der Blick auf die Drehgestelle zeigt, dass diese noch immer Speichenräder aufweisen. Auch wurden sie nicht wirklich umgebaut.



Fotografenglück: Am 22. Juli 2018 zog der Be 4/4 1006 (ex OJB Be 4/4 301 bzw. 86) den BD 33 in Montreux in Richtung Depot und Abstellanlage.

bei Ausfall eines Wagens mit Gepäckabteil (BD 204–206) als Ersatzfahrzeug zu letzten Ehren. Seit einigen Jahren trifft man das Fahrzeug am häufigsten an seinem Stammplatz, am Prellbock von Gleis 6 in Montreux. Im Sommer 2020 hatte das Fahrzeug noch nicht die neue automatische Kupplung SCHWAB erhalten. Ob das in Zukunft noch geschieht, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Einsätze ausserhalb des Bahnhofs Montreux sind somit noch seltener geworden.

Das Modell

Lematec hat sich des Z 33 angenommen und das Modell im Massstab 1:87 auf den Markt gebracht. Insgesamt werden drei Versionen angeboten, die Ursprungsversion, eine Version für die Epoche IV/V mit neuem PTT-Logo aus dem Jahr 1984 sowie die Umbauversion nach der Übernahme durch die MOB als Wagen zur Beförderung von Rollstuhlfreisenden.

Das Lematec-Modell ist in Messingbauweise hergestellt und weist ein hohes Eingewicht auf. Es besitzt den gewohnt hohen Detaillierungsgrad. Die Abmessungen des Wagenkastens sind masstabsgerecht und geben einen stimmigen Gesamteindruck wieder. Die Griffe der Schiebetüren am Postteil sind fein eingraviert. Die an den Seiten angebrachten Einwurfschlitz für die Post sind sauber nachgebildet. Der Griff der Klappe und der Rahmen sowie die beim Vorbild vorhandenen Posthörnchen sind mittels silberner Farbe wiedergegeben. Das Modell ist abgesessen von zwei Dachlüftern und zehn Längssicken

schlicht gehalten, was allerdings dem Vorbild entspricht.

Die Brems- und Stromverbindungen an den Wagenenden sind farblich korrekt abgesetzt. Der Plattformboden sowie die Aufstiegstrieben sind als gravierte Gitterroste

dargestellt. Das feingliedrige Geländer ist wie beim Vorbild mehrfarbig. Ergänzt wird die Plattform durch eine Bremsspindel sowie gelbe Haltegriffe. An der Eingangstür sind das Schloss und der Türgriff vorbildrichtig getrennt. Bei den PTT-Versionen



Beim Öffnen des Wagenkastens zeigt sich das sauber aufgeräumte Innere.



Im Sortierabteil wurde sogar der abgewinkelte Briefsortierkasten nachgebildet.

ist das Fenster mit einem Gitter versehen, das beim Vorbild der Sicherheit diente. Das Vorbildfahrzeug hat bis heute keine Faltenbälge als Übergänge erhalten, entsprechend sind die Modelle mit geschlossenen Übergangsgittern versehen. Auf der Stirnseite schützt eine Regenrinne Personen vor zu viel Regenwasser.

Ein Blick auf den Wagenboden zeigt auch dort einen grossen Detailreichtum. Diverse frei stehende Pneumatikleitungen verbinden die Zylinder und farblich abgesetzte Ventile. Die Drehgestelle sind sauber gearbeitet und schön detailliert. So sind die Bremsgestänge und Druckbehälter angebracht. Die Federung und die Abstützung des Wagenkastens sind so weit als möglich wiedergegeben. Die Speichenräder haben vorbildrichtig acht Doppelspeichen.

Nach dem Herausdrehen der vier Kreuzkopfschrauben in den Ecken lässt sich der Wagenkasten abnehmen, was den Blick auf die Inneneinrichtung freigibt. Auch hier wurde äusserst sauber gearbeitet. Die Postregale sind exakt wiedergegeben, und die innere Abteiltür ist silbern bemalt. Die Deckenplatine mit dem ESU-Decoder und der Innenbeleuchtung wird durch ein kurzes Kabel mit der notwendigen Energie versorgt. Zur Stromaufnahme werden sämtliche acht Räder herangezogen, was eine sehr gut funktionierende Beleuchtung ergibt. Die Adresse des Decoders ist standardmäßig auf 3 eingestellt. Mit der Funktion F3 lässt sich die Innenbeleuchtung im Sortierraum ein- und ausschalten. Dasselbe macht die Funktion F4 mit dem Licht im Stau- oder Gepäckraum. Die Funktion F2 übersteuert F3 und F4 und schaltet die komplette Innenbeleuchtung ein und aus. Im analogen Betrieb brennt die gesamte Innenbeleuchtung, sobald genügend Fahrspannung auf dem Gleis vorhanden ist.

Das hohe Eigengewicht sowie die Stromabnahme beeinträchtigen die Rolleigenschaften jedoch erheblich. Ein Tropfen Öl pro Radnabe schafft zwar Abhilfe, löst das Problem aber nicht komplett.

Zurüstssteile beschränken sich lediglich auf zwei Austauschkupplungen mit vorbildrichtigem Mittelpuffer und zentraler Schraubenkupplung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Lematec hier ein äusserst gelungenes Modell auf den Markt gebracht hat, das sicher an so manchem MOB-Zug ein Hingucker ist, aber auch seinen Preis hat. 



Der Postwagen weist nur eine einseitige Plattform auf, hier die geschlossene Seite.



Bei der Bremserplattform wurde auch das Riffelblech am Boden farblich abgesetzt.



Beim Wagenunterboden wurden die Luftleitungen und -behälter der Bremsanlage nachgebildet.



Die schlichte Konstruktion des Wagens lebt besonders von den zahlreichen Detailierungen.



Die Anschriften sind luppenrein bedruckt. Der Briefeinwurf wurde mehrfarbig gestaltet.



Rückblick | «Gipfeli-Express»: Zugsformationen und deren Nachbildung

Erinnerung an den «Gipfeli-Express»

Der «Gipfeli-Express» der Südostbahn ist wohl einer der buntesten Zugsläufe einer normalspurigen Schweizer Bahngesellschaft. Dass sich dereinst eine Direktverbindung zu einem der kultigsten Züge entwickelte, hätte bei der Einführung wohl niemand gedacht.

Markus Schälli hat die mittlerweile eingestellte Zugsverbindung genauer studiert.

von Markus Schälli (Text/Fotos)

Der sogenannte Gipfeli-Express war eigentlich nie auf meinem Radar, da dieser nie durchs Toggenburg fuhr, wo sonst mein selbst gesteckter modellbahnerischer Horizont endet. Letzten Herbst bot mir ein guter Modellbahnnkollege ein rohes Gehäuse des berühmten Pneuwagens der SBB an. Da konnte ich nicht widerstehen und baute daraus diesen interessanten Wagen. In der Folge kam eines nach dem andern hinzu, denn mit diesem Wagen

liessen sich dann zusammen mit meinen schon früher gebauten Modellen verschiedenste Gipfeli-Express-Züge der 1970er- und 1980er-Jahren zusammenstellen und auch fahren. Für die neueren Kompositionen in den 1990er-Jahren besass ich bereits alle nötigen Triebfahrzeuge und Anhängewagen. Nun wollte ich aber auch noch die Zugsformationen der letzten Betriebsjahre nachbilden und baute mir den Speisewagen WR 452 der Südostbahn (SOB) in der letz-

ten Farbgebung um. Da ich diesen Zuglauf selbst nie fotografiert habe, suchte ich entsprechende Bilder im Internet (siehe auch Infobox am Schluss).

Ich möchte nun in diesem Artikel einige der gefundenen Kompositionen im Modell abbilden und kurz skizzieren, wie zwei wichtige Personenwagen für diese Zugskompositionen im Massstab 1:87 entstanden sind. Zuerst den Pneuwagen und dann den SOB-Speisewagen WR 242, später 452.

Solch einmalige Kompositionen sind in den letzten Jahren zunehmend seltener geworden und verdienen es umso mehr, auf unseren Anlagen weiterleben zu können.

Das Vorbild

Im Buch «Die Südostbahn» von Gerhard Oswald kann man nachlesen, dass 1969 erstmals während des Winterfahrplans zwei direkte Pendlerzüge von Einsiedeln nach Zürich-Enge bzw. Wiedikon verkehrten. Später wurde Zürich Altstätten regulärer Ziel- und Ausgangsort dieses Zugslaufs. Man erhoffte sich, damit die Pendler komfortabler und direkter in die Agglomeration Zürich und in umgekehrter Richtung auch Tagstouristen ins Skigebiet Hoch-Ybrig und nach Einsiedeln zu bringen. Dieses Zugsangebot kam gut an und war erfolgreich. Bald verkehrten die Züge zusätzlich im Sommer. Eine echte Pioniertat erfolgte 1974, als die SOB erstmals einen Buffetwagen im Zug einreichte. Kaffee und Gipfeli am Morgen und am Abend ein Feierabendbier geniessen - so lautete das Erfolgskonzept des nun «Gipfeli-Express» genannten Zuges. Die Buffetwagen wurden durch die Ehefrauen von Bahnangestellten bewirtschaftet. Ab 1985 verkehrte die Komposition als ein Zug mit acht Personenwagen. Gezogen wurde er jeweils von einer Lok der SOB, während das Anhängematerial von den SBB (Personenwagen) und der SOB (Buffetwagen) stammte. Eine besondere Aufmerksamkeit erregte im Frühling 1991 die Mietloko-

motive 143 992 der Deutschen Reichsbahn (DR), die erstmals vor dem «Gipfeli-Express» eingesetzt wurde.

Ende Dezember 2008 ging die Ära mit dem Buffetwagen zu Ende. Er war in die Jahre gekommen und wurde deshalb aus dem Zugsverband genommen. Dieser verkehrte weiter bis 2013, aber eben leider ohne Buffetwagen. Auch diese Periode hatte noch einige interessante Zugskompositionen zu bieten.

Der Pneuwagen im Modell

Da die Züge von Wädenswil nach Biberbrugg eine Steigung von 50 Promille zu bewältigen haben, musste möglichst leichtes Rollmaterial eingesetzt werden. Aus diesem Grund setzten die SBB diesen interessanten Einzelgänger, auf dessen spannende Geschichte ich hier nicht eingehen möchte, bis 1985 ein.

Wie bereits erwähnt, das Gehäuse dieses Wagens habe ich nicht selbst gebaut, sondern mein Kollege Kurt Schönthal. Er verwendete dafür von Lima alte Wagenkästen des Typs EW I. Bei diesen stimmt die Fenstereinteilung sehr genau mit jenen des Pneuwagens überein. Mein Bild zeigt, wie er die Seitenwände zusammengesetzt und welche Teile er aus Polystyrolteilen nachgebildet hat. Für den Weiterbau benötigte ich für das Fahrgestell noch einen weiteren EW I von Lima (1. Klasse) der neueren Generation und ein Dach eines Leichtstahlwagens von Liliput.

Das Fahrgestell muss zuerst an die Gegebenheiten wie Länge, Mitteleinstieg usw. des neuen Wagens angepasst werden. Da der Pneuwagen ursprünglich grosse Drehgestelle mit bis zu fünf Achsen hatte, ist der Drehpunkt des Drehgestells weiter zurückversetzt. Mit drei Schnitten lässt sich dies einfach nachbauen. Leider ist dadurch die Kupplungskinematik unbrauchbar. So habe ich eine Kinematik von Symba eingebaut. Für die Bestuhlung verwendete ich Teile eines Leichtstahlwagens und eines EW I.

Das Dach hingegen ist aufwendig. Ich setzte es aus Teilen eines Liliput-Leichtstahlwagens zusammen. Leider war dieses einiges zu hoch. Ich schnitt daher am unteren Rand des Daches fast zwei Millimeter weg und feilte diesen Schnitt wieder plan. Auch war das Dach ein wenig zu breit. So musste ich mit der Tischfräse einen Schnitt durch die Mitte machen, um das Dach zu schmälern. Die beiden Teile wurden anschliessend wieder sorgfältig zusammengeleimt. Auch die Dachlüfter sind eine spezielle Konstruktion. Mit dünnem Messingblech und einem 2×2 mm grossen Polystyrolklötzchen lassen sie sich gut selbst herstellen. Für die Rippen auf dem Dach verwendete ich einen schmalen Polystyrolstreifen von 0,5 mm Breite. Schliesslich klebte ich über den Eingängen noch ein Drahtstück mit 0,4 mm Durchmesser als Regenrille. Das Typenfoto des Modells zeigt noch die weiteren Details, die man für diesen Wagen benötigt.

Lesen Sie weiter auf Seite 34 ▶



Die Geschichte des Pneuwagens der SBB

[https://de.wikipedia.org/wiki/Pneuwagen_\(SBB\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Pneuwagen_(SBB))



1978 An einem schönen Herbsttag ist der Einzelgänger-Triebwagen ABe 4/4 71 der SOB im Dienst für den Gipfeli-Express.



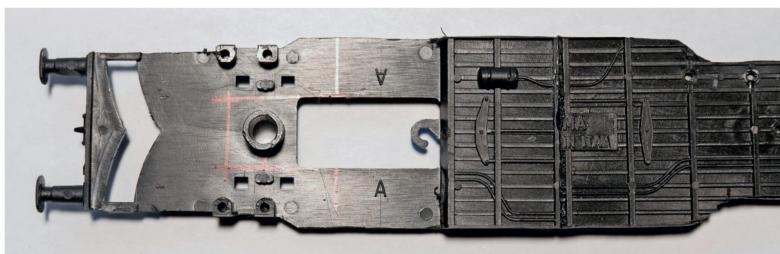
Der werdende Pneuwagon ist im Rohbau fertiggestellt. Die Einteilung der Kastenneuanordnung ist dabei sehr gut zu erkennen.



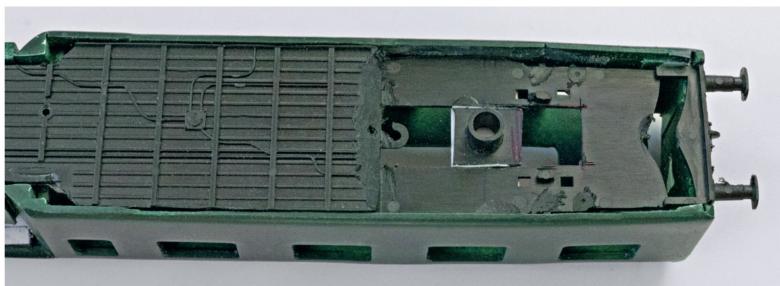
Ist der Wagenkasten fertig vorbereitet, kann die Farbgebung angebracht werden. Fertig gespritzt ist der Wagen bereits gut erkennbar.



Hier sieht man die Eingriffe und Änderungen beim Dach sehr gut. Neben den Dachrippen sind auch die Dachlüfter bereits montiert.



Beim Wagenboden sind die geplanten Schnitte bereits eingezeichnet.



Nun ist die Deichsel der Achse bereits verschoben. Man erkennt auch gut die anderen Anpassungen am Wagenboden, die vorgenommen werden mussten.



Einem Einsatz im «Gipfeli-Express» steht nun nichts mehr im Weg.



Kompositionen mit dem Pneuwagen

In dieser ersten Periode waren fast ausschliesslich die Triebwagen ABe 4/4 71 und BDe 4/4 81 der SOB als Triebfahrzeuge eingereiht. In Ausnahmefällen wurden die ABe 4/4 1–6 «Glaskästen» eingesetzt. Später kam noch die Re 4/4^{III} 41 dazu. Da die Zugkraft der Triebwagen beschränkt war, wurden meist nur Leichtstahlwagen der SOB und auch der SBB eingesetzt, manchmal war auch ein EW I der SBB eingereiht. Als Buffetwagen war der 1953 gebaute BR 241 der SOB eingereiht. 1980 machte die Ae 4/6 10812 der SBB Versuchsfahrten auf dem Netz der SOB, und einige Leistungen erfolgten natürlich auch vor dem «Gipfeli-Express». Damals dachte die SOB an eine Übernahme dieser Maschinen nach.

Der Speisewagen WR 242 im Modell

Die SOB beschaffte sich diesen Wagen 1974. Er verkehrte vor allem in den Zügen der direkten Linie Romanshorn–Luzern. Als er 1983 in diesem Zuglauf keine Verwendung mehr fand, wurde er Bestandteil des «Gipfeli-Express» und verkehrte fortan in diesem bis 2008.

Als Basismodell verwendete ich von Lima einen EW I mit Übersetzenfenstern. Am einen Wagenende sind die Einstiegstüren zu entfernen und durch ein Stück Polystyrol von 1 mm Dicke zu ersetzen. Darin zeichnete ich das fehlende Fenster ein und fräste eine entsprechende Öffnung heraus. Auf der Rückseite des Wagens müssen nun fünf Fenster verkleinert werden. Sie sollten nur noch $\frac{2}{3}$ so hoch sein wie die normalen Fenster. Als sechstes Fenster hat es ein kleines mit der Grösse 6 x 7 mm. Auf dem Dach klebte ich ein Stück Polystyrol 20 x 25 mm auf. Die Rippen des Daches müssen vorher noch weggefeilt werden. Das ist schon alles. Aufwendiger hingegen ist die Inneneinrichtung. Nach beiliegendem Plan baute ich aus 0,75 mm dickem Polystyrol die Einrichtung der Küche nach und kolorierte diese anschliessend. Besonderes Augenmerk verdienten die Tischchen mit den Lampen. Diese sind ein kleines Stück (2 mm) aus der Isolation eines gewöhnlichen 220-Volt-Kabels. Als Lampenständer diente ein dünnes Stück Messingdraht.

Ob man den Wagen beleuchten und bevölkern will, ist Geschmackssache. Ich habe zwei Beschriftungsvarianten von diesem Wagen nachgebaut. Der ältere WR 242 bzw. WR 781 ist in Bordeaux-Beige ge-

Materialliste

Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Gehäuse	EW I (A oder B)	Occasion	Lima, z. B. 6601
Fahrgestell	EW I (1. Klasse)	Occasion	Lima, z. B. 9510
Dach	Leichtstahlwagen	Occasion	Liliput, z. B. 387704
Inneneinrichtung	EW I oder LS-Wagen	Occasion	Lima oder Liliput
Kupplung	Symboma	Fachhandel	SY-111 und SY-110
Farbe	SBB-Grün alt	Modellbaustudio Born	99.9500
Farbe	Silber	Fachgeschäft	



1980 Die Ae 4/6 10812 der SBB bei Probefahrten in den Diensten der SOB.



1982 Ein englischer Fotograf hat den Zug 1982 mit der noch grünen Re 4/4 41 festgehalten.

Materialliste

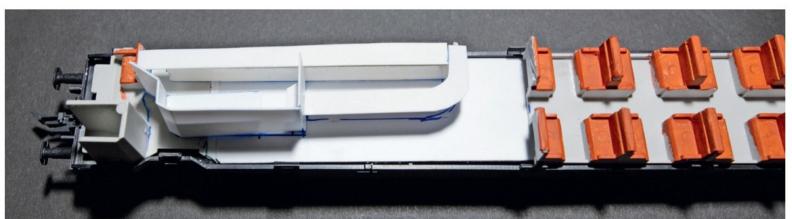
Material	Beschreibung	Geschäft	Art.-Nr.
Gehäuse	EW I 2. Klasse	Fachhandel	Lima, z. B. 309528K
Polystyrol	Evergreen	Fachhandel	
Farbe	verschiedene	Fachgeschäft	



Der zukünftige Speisewagen im Rohbau mit verbauter Tür.



Die andere Seite des Wagens mit den %-Fenstern.



Hier ist die Inneneinrichtung bereits im Rohbau fertig.



Der Wagen ist fertig, die Tische mit den Lampen sind eingebaut, einige Leute warten schon auf die Bedienung. An der Bar wird bereits heftig diskutiert.



Der Speisewagen ist nun fertig für den obligaten Fototermin.



Hier die andere Seite. Gut erkennbar sind die kleineren Küchenfenster.

spritz und die modernere Version als WR 452 in den Farben Weiss-Rot und Schwarzgrau. Für die Beschriftung verwendete ich für die ältere Version einen Abreibebogen vom Modellbaustudio Born und beim anderen entnahm ich alle Schriften ab Fotos von diesem Wagen. Ich bearbeitete die Bilder mit Photoshop und brachte sie in die

richtige Grösse. Auf Etikettenpapier ausgedruckt, wurden sie anschliessend auf den Wagen geklebt. Eine einfache und günstige Methode. Die Fenster sind nicht einheitlich, einige sind Übersetzfenster, andere wiederum ganz normale. Beim älteren Modell sind die Fensterrahmen silbern, bei der modernen Variante sind sie schwarz.



1986 Heute fährt die Re 4/4 42 den «Gipfeli-Express» von Einsiedeln nach Zürich Altstetten.



1991 Die ersten Einsätze der Mietlok aus der DDR zieht viele Bahnfotografen an.

Kompositionen mit dem Speisewagen

In den 1990er-Jahren waren im «Gipfeli-Express» nur noch die Lokomotive und der Speisewagen von der SOB, und natürlich stellte sie auch den Lokführer. So fand ich Züge mit den roten Re 4/4^{III} 41-44 der SOB, dann die Mietlok der DR (143 992) und später die meist bunten Lokomotiven der Lokoop vom Typ Ae 476 und Ae 477. Zu dieser Zeit wurden von den SBB mehrheitlich EW I gestellt. Sehr selten war noch ein SBB-Leichtstahlwagen dabei. Ab 1994 kamen dann die schweren Re 4/4^{IV} der SBB als Re 446 015-018 zur SOB und wurden regelmässig vor diesen Zügen eingeteilt. Nun waren die Wagen der SBB meist vom Typ EW II. Erst in Grün mit Komfortstreifen und später im auffälligen Papageienlook oder eben auch bunt gemischt. Ganz interessant sind die besonderen Bespannungen. Wenn die Re 446 für schwere Kieszüge benötigt wurden, kamen ab und zu die BDe 476 in Doppeltraktion zum Einsatz. Ich fand auch ein Bild, bei dem die beiden vom Regionalverkehr Mittelland AG (RM) gemieteten Re 456 den Zug nach Zürich führten. Also ein richtiger Fundus für uns Modellbahner, die gerne etwas Abwechslung in ihrem Rollmaterial haben und dennoch die Züge nach Vorbild verkehren lassen möchten.

Hier die wichtigsten Fundorte mit Bildern des «Gipfeli-Express»:

- Bilder von Werner Hardmeier: <https://www.drehzscheibe-online.de> im historischen Forum
- Bilder von Bernhard Studer: <https://www.drehzscheibe-online.de> im historischen Forum
- Bilder verschiedener Fotografen: <https://bahnbilder.ch>



1997 Auch gelbe Lokomotiven machen sich sehr gut vor diesem Zug.



2002 Die Ae 476 468 «Classic Rail» war die einzige dieser Loks der SOB.



2007 Dann kam die Zeit der Re 446, hier die Lok Nr. 015, die liebevoll <<Wölkl>> genannt wurde.



2008 Der Zug besteht nun aus EW II der SBB und dem SOB-Speisewagen.



2008 Als Ersatz für eine Re 446 verkehren heute zwei BDe 576.



2011 Die Zeit der direkten Verbindung Einsiedeln–Zürich Altstätten geht dem Ende entgegen. Als Besonderheit sind heute zwei Re 456 der RM vor den Zug gespannt.



Die Hauptverantwortlichen des MECLU (v.l.): Peter Müller, Expräsident, heute Sekretär, Vizepräsident Simon Andotti und Präsident Olivier Pulfer.

Szene | 40 Jahre Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung

Wo einst Schwestern wohnten

Der Anfang 1981 gegründete Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung besteht seit nunmehr 40 Jahren. Seine Mitglieder frönen ihrem Hobby seit 2011 im einstigen Schwesternhaus des Spitals Breitenbach (SO).

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

Sei es in normalen Kellerräumen, in Luftschutzkellern, auf einem Estrich, in einer Baracke oder in einer alten Werkstatt oder Werkstathalle: Modelleisenbahner frönen ihrem Hobby an ganz unterschiedlichen Orten. Doch kommt es wohl selten vor, dass ein Klub sein neues Domizil in einem Haus findet, wo einst Schwestern wohnten, die ihren Pflegedienst im benachbarten Spital versahen. Im Fall des Modelleisenbahnclubs Laufen und Umgebung (MECLU) ist das im solothurnischen Brei-



Das Vereinslogo, angefertigt von einer befreundeten Stickerin, am Vorhang im Aufenthaltsraum.

tenbach genau so geschehen. Wie es vor gut zehn Jahren zum Einzug ins ehemalige Schwesternhaus kam, schildert Peter Müller, der 17 Jahre lang Präsident des MECLU war und heute noch dessen Sekretär ist.

Wegen des bevorstehenden Umzugs ihrer Mutter ins Heim sei Müllers Frau mit ihr nach Breitenbach zur Besichtigung des Pflegezentrums Passwang gefahren, das auf das 2013 geschlossene Bezirksspital gefolgt war. Wie der pensionierte Garagist erzählt, ist seiner Frau am Nebengebäude eine Anschrift aufgefallen: «Modellfluggruppe Breitenbach» stand beim Eingang im Erdgeschoss geschrieben. Wenn schon die Modellflugzeugbauer ihre Werkstatt dort haben, fragte sich Peter Müller, lasse sich im selben Gebäude vielleicht ebenso eine neue Heimat für den Modelleisenbahnclub aus Laufen finden.

Vier Kantonswechsel

Der 1981 gegründete Club wurde zwar nach dem Hauptort des Laufentals benannt, hatte sein Domizil aber stets anderswo. Zu Beginn war das ein altes Wohnhaus in Grindel im Solothurner Schwarzbubenland. Nach gerade mal drei Jahren erfolgte der Umzug in eine Baracke, in der einst ein Kindergarten untergebracht war und die der noch junge Club für 20 000 Franken erwerben konnte. Aufgestellt wurde die Baracke in Zwingen, das damals noch zum Kanton Bern gehörte, aber 1994 mit dem Laufental an den Kanton Baselland überging. Nach gut 25 Jahren musste die Baracke als Clublokal jedoch aufgegeben werden. Der MECLU zog daher 2011 in das Gebäude ein, wo zuvor die Baldegger Schwestern gewohnt hatten, die während über vier Jahrzehnten das Spital Breitenbach führten. Damit kehrten die Modelleisenbahner zurück ins Solothurnische.

Rund 15 Aktivmitglieder

In den Räumen im Obergeschoß, die nach dem Auszug der Spitalsschwestern lange Zeit leer standen, musste der Modelleisenbahnklub einiges umgestalten. Dieser zählt rund 15 Mitglieder, die regelmässig aktiv mitarbeiten. So wurden an beiden Stirnseiten die Wände zwischen zwei Zimmern herausgebrochen. Geschaffen wurde damit auf der einen Seite ein Aufenthaltsraum mit Buffet, um Gäste bewirten zu können. Dies macht der Club jeweils am Internationalen Tag der Modelleisenbahn Anfang



Olivier Pulfer am Internationalen Tag der Modelleisenbahn 2019 im MECLU-Lokal.



Die MECLU-Fabrik lässt sich mit vier Aktionsknöpfen in Betrieb setzen.

Dezember oder beim Steakplausch. 2020 sind aber beide Anlässe wegen der Corona-pandemie ausgefallen. Auf der anderen Stirnseite befindet sich der Hauptteil der Anlage mit dem Nachbau des Bahnhofs Zwingen, womit die regionale Verwurzelung betont wird. Vom Hauptteil der Anlage auf insgesamt rund 50 Quadratmetern führen seitlich zwei Schenkel weg. Zur Fortführung der Schienenstränge mussten diverse Wanddurchbrüche in die zwei angrenzenden Zimmer ausgeführt werden.

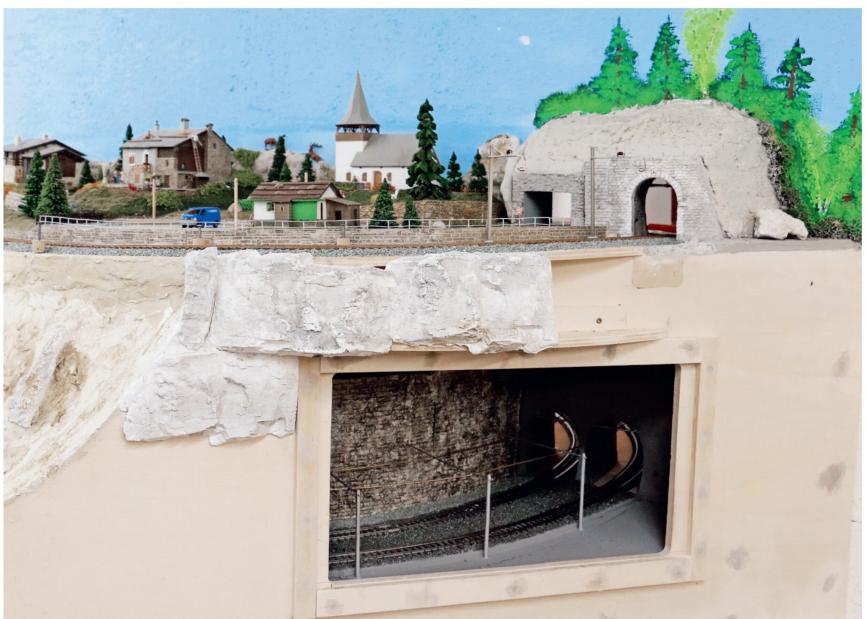
Durch Wände in fünf Zimmer

Die MECLU-Anlage, auf der Züge in den Spuren H0 und H0m verkehren, dehnt sich in fünf ehemalige Schwesternzimmer aus. Im fünften Zimmer ist der Schattenbahnhof untergebracht. Beim MECLU-Schattenbahnhof ist alles ganz offen zugänglich, und im selben Zimmer befindet sich auch die Steuerungszentrale. Sie funktioniert digital auf Basis des Systems MX1, Model 2000, von Zimo. Zur automatischen Steuerung ist auf den Computern die Software

Zur Ausdehnung der Anlage in die ehemaligen Schwesternzimmer mussten verschiedene Wanddurchbrüche gemacht werden.



Ein weiterer Wanddurchbruch, hier sogar mit einem Schaufenster. Darüber befindet sich ein Dorf mit Kirche.



TrainControl der Firma Freiwald in der Version Silber installiert. Die Weichen werden ebenfalls über das Zimo-System angesteuert. Dafür benutzt der Club den Decoder MX8, der über CanBus mit der Zentrale MX1 verbunden ist. Zur Rückmeldung wird auf das System von Liftsinky mit modularem S88-Bus gesetzt. Diese Module seien robust, kostengünstig und könnten einfach

angeschlossen werden, hält der Club auf seiner Website fest.

Fabrik mit Aktionsknöpfen

«Es gibt noch viel zu tun», sagt Peter Müller zur Modellanlage im 2011 bezogenen früheren Schwesternhaus, die erst in Teilen fertig gebaut ist. Bereits in Betrieb ist die MECLU-Fabrik, die sich mit vier Aktions-

knöpfen steuern lässt. Ein Vereinsmitglied habe die Steuerung während des Lockdowns in Heimarbeit eingerichtet, erklärt Müller. Mit Sponsorenhilfe wurde ein Spezialstuhl mit Halterung beschafft, auf den kleine Kinder steigen und dann auf Augenhöhe die Anlage betrachten können. Präsident des MECLU ist seit 2019 Olivier Pulfer, der seit 2016 Vereinsmitglied ist und im



Detailansicht der Anlage mit Blick auf ein weiteres Modelldorf. Expräsident und Sekretär Peter Müller: «Es gibt noch viel zu tun.»

Auch hier wird noch gebaut.
Allein der Hauptteil der Anlage
umfasst 50 Quadratmeter.

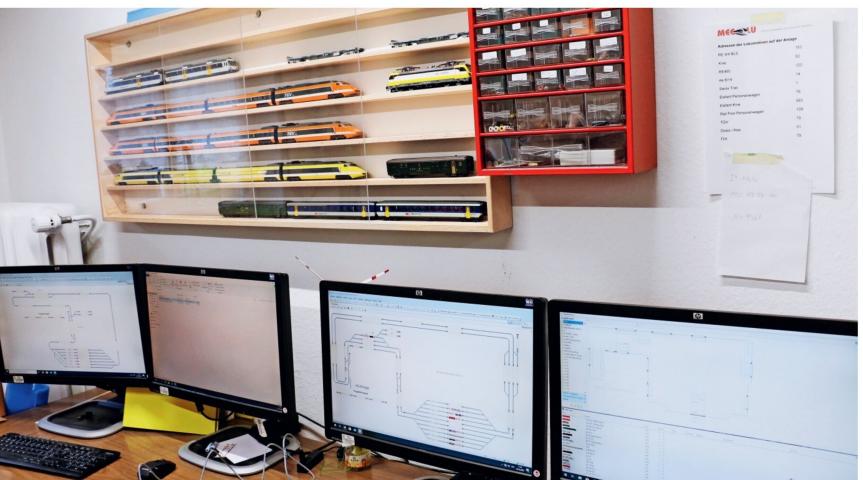




Ein Eisenbahnviadukt auf der Anlage in den Spuren H0 und H0m. Aus dem Modellgebäude könnte ein Belle-Époque-Hotel werden.



Die Einfahrt zum im fünften Zimmer untergebrachten Schattenbahnhof, wo die Züge abgestellt sind.



Der Schattenbahnhof befindet sich im gleichen Raum wie die digitale Steuerungszentrale. Die Anlage basiert auf dem MX1, Model 2000, von Zimo.

Detailhandel in Basel arbeitet. Er ist dort mit einer Kindertagesstätte in Kontakt getreten und will im Jubiläumsjahr 2021 (siehe Infobox) einen Besuchstag für die Kinder an der Spitalstrasse 34 in Breitenbach organisieren. «Der Samen muss früh

gesät werden», erklärt der Präsident des Klubs, der jüngst ein neues Mitglied gewonnen hat, das Corona zum Trotz eingetreten ist. «Wir wachsen», kommentiert alt Präsident Peter Müller den kleinen Mitgliederzuwachs. 



Dieser Hochstuhl mit Sicherheitshalterung hat der Club für Kleinkinder hingestellt, damit sie die Anlage auf Augenhöhe betrachten können.

Gewinnspiel zum 40-Jahr-Jubiläum

Aus Anlass seines 40-jährigen Bestehens führt der Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung (MECLU) ein Gewinnspiel durch. Die Teilnahme ist durch Angabe von Vorname, Name, Adresse und Mail im Formular auf der Website des Clubs möglich. Unter allen Teilnehmern, die bis 31. Januar 2021 mitmachen, werden gesponserte Preise verlost. Als 1. Preis winkt ein Jim-Knopf-Starterpaket von Märklin, 2. Preis ist ein Eurostar-Startpaket. 3. und 4. Preis sind 30-Franken-Gutscheine von Götz digital. Weitere Gutscheine von 20 oder 10 Franken von Comet Rail Laufen werden für die Ränge 9 bis 10 sowie 11 bis 14 verlost. Auf den Rängen dazwischen winken Gewinne kulinarischer Natur, sei es zweimal ein Brunch von Jecker Beck in Büsserach (7. und 8. Rang) oder für die Plätze 5 und 6 zweimal ein Menü an einem Klubevent, der trotz Corona stattfindet.

Neben den allwöchentlichen Bauabenden am Mittwoch von 19.30 bis 22.00 Uhr findet alle zwei Monate gleichzeitig ein Fahrabend mit Nachessen statt. An diesen Anlässen sorgen zwei weibliche Aktivmitglieder sowie Kassier Sven Riggensbach und Clubpräsident Olivier Pulfer persönlich für das leibliche Wohl der Gäste, die sich dafür voranmelden müssen. Nach Angaben von Pulfer wird das Vereinsjubiläum an der Hauptversammlung im Januar intern gefeiert. Eine Feier in etwas grösserem Rahmen könnte dann vielleicht im Sommer 2021 nachgeholt werden, hofft der Präsident.

Andreas Tschopp

Kontakt und weitere Infos:

Modelleisenbahnclub Laufen und Umgebung (MECLU)
Spitalstrasse 34, 4226 Breitenbach SO;
Tel. 076 589 16 06 (Präsident Olivier Pulfer, der auch Börsenverantwortlicher ist)

meclu@meclu1981.ch
www.meclu1981.ch

News

Smilestones

Award für Attraktion am Rheinfall

Foto: Smilestones



Das Team von Smilestones freut sich sichtlich über den Erhalt des Travellers' Choice Award.

Die weltweit grösste Reiseplattform, TripAdvisor, hat Smilestones die Auszeichnung «Travellers' Choice Award 2020» verliehen. Diesen Preis erhalten Attraktionen, die regelmässig ausgezeichnete Bewertungen erhalten und zu den Top 10% der Unternehmen auf TripAdvisor zählen. Das Team der Miniaturwelt am Rheinfall ist stolz auf diese Auszeichnung. Onlinebewertungen von touristischen Erlebnissen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Es gehört heute zum Standard, sich vor einem Ausflug im Internet über das Reiseziel und die Meinung der Community darüber zu informieren. Diese Auszeichnung zeigt, dass Smilestones mit ihrer Miniaturwelt bei ihren Besuchern beliebt ist und zu Recht auf Qualität sowie das besondere Erlebnis setzt.

Nach tollen und sehr intensiven Monaten im Sommer bis Ende Oktober brachen im November die Besucherzahlen pandemiebedingt stark ein, sodass Smilestones beschlossen hat, die Ausstellung bis Heiligabend zu schliessen. Vom 24. Dezember 2020 bis 3. Januar 2021 hat die Miniaturwelt am Rheinfall dann aber wieder täglich geöffnet.

Smilestones

Foto: Stefan Treier



Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern / Verkehrshaus der Schweiz Gotthardmodell-Petition übergeben

«Rettet die Ahnen unserer Bahnen» – mit diesem Slogan wurde 1982 für den Bau der Schienenhalle 2 im Verkehrshaus Luzern Geld gesammelt. Dies mit dem Ziel, den Ahnen der Schweizer Bahnen einen gedeckten, trockenen Standplatz zu ermöglichen. «In diesem Sinn möchten wir auch den Ahnen unserer Modellbahnen – das Modell der Gotthardnordrampe – weiterhin erhalten sehen: Das halten die Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL), die das besagte Modell 1958 im Auftrag der SBB für das Verkehrshaus in 30 000 Stunden erbauten, auf der Website fest, auf der sie im September ihre Petition gestartet haben.

Das erklärte Ziel ist es, das «Urmode» der Gotthard-Nordrampe, dessen Zeit im Verkehrshaus Mitte August abgelaufen ist (LOKI 10 | 2020), als Zeitzeugen zu bewahren. Denn: «Als Veteranin hat sie einen Platz im Museum verdient», betonen die EMBL in ihrer Petition. Diese fand online 2436 Unterstützende und wurde am 20. November dem Verkehrshaus übergeben. Dies in Form eines dicken Ringhefts, in dem die Eingaben mit Kommentaren dazu ausgedruckt waren. Das vom Aktionskomitee der EMBL erstellte Dossier in Empfang genommen hat Franz Steinegger, Präsident des Vereins Verkehrshaus der Schweiz.

Der Urner alt FDP-Nationalrat betonte, dass «noch kein definitiver Entscheid» zur Zukunft der $5,73 \times 12,86$ Meter grossen Anlage im Verkehrshaus gefallen sei, die derzeit in einem Aussenlager in Adligenswil (LU) untergebracht ist. Man sei jedoch bemüht, in der neuen Bahnwelt, die dereinst am Platz der Schienenhalle 2 im Verkehrshaus entsteht, einen «würdigen Platz» für sie zu suchen. Die SBB unterstützen das Verkehrshaus aber nicht mehr so stark wie früher, richtete Steinegger an die Adresse der Petitionäre. Darauf wies auch Direktor Martin Büttikofer hin, gab aber seiner Hoffnung Ausdruck, dass sich das zum Jubiläumsjahr 175 Jahre Schweizer Bahnen 2022 bessern werde. Das EMBL-Aktionskomitee seinerseits versprach, sich nach ihrer Rückkehr ins Verkehrshaus wieder um die Anlage zu kümmern.

Andreas Tschopp

Für das Aktionskomitee der Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL) übergab Matthias Emmenegger die von 2346 Personen unterzeichnete Petition an den Präsidenten des Vereins Verkehrshaus, Franz Steinegger (rechts). Dies unter den Augen von Daniel Geissmann, Leiter Ausstellung und Sammlung im Verkehrshaus (ganz links).



Jahrzehntelang gehörte das Modell der Gotthardbahn zu den Highlights im Verkehrshaus.



Die von den EMBL erbaute Anlage ist in der ehemaligen «Blick»-Druckerei zwischengelagert.



Chemins de fer du Kaeserberg

Zug des Monats in Granges-Paccot

Das Kieswerk Weiach versorgt Baustellen im ganzen Land mit Kies und Schotter. Es nutzt für den Transport meistens eigene Privatgüterwagen. Beim Zug des Monats Januar sind es 15 Muldenkippwagen Fans-u, jeder beladen mit 51 t Kies. Auf dem Eisenbahnnetz des Kaeserbergs sind für die 20-Promille-Rampen am Monikastein zwei Maschinen des Typs Re 465 nötig. Dank Vielfachsteuerung genügt ein Lokomotivführer, um 765 t Nutzlast sicher ans Ziel zu befördern. Die beiden eingesetzten Loks sind im Mai 1995 und 1997 an die BLS-Lötschbergbahn (heute BLS AG) abgeliefert worden. Die vordere Zuglok ist die 465 007-3 Schilthorn/Piz Gloria. Die an zweiter Stelle, die 465 015-6 La Vue-des-Alpes, war bis 2003 Eigentum der SBB, trug aber ihre Nummer von Anfang an wie auch ihr blaues BLS-Kleid.

Chemins de fer du Kaeserberg



Zwei Re 465-Lokomotiven der BLS ziehen den Weiacher Zug die Steilrampe am Kaeserberg hoch.

Foto: Chemins de fer du Kaeserberg

Märklin

YouTube-Video-Tutorials gestartet

Foto: Märklin

Unter dem Motto «Wir bauen eine Modell-eisenbahn» hat der deutsche Hersteller Märklin eine 24-teilige YouTube-Videoserie gestartet, die den Ein- und Wiedereinstieg in die Modellbahnwelt vereinfachen soll. In mehreren Folgen zeigen Moderator Michael Praetorius und Märklin-Seminarleiter Dejan Krstic, wie aus einer Startpackung mit einem ICE2, einer Mobile Station und einem grossen Gleisoval eine Modellbahnlandschaft entsteht. Vom Erstellen eines Gleisplans über das Digitalisieren von Weichen bis zum Landschaftsbau erhält der Zuschauer viele nützliche Tipps für den Aufbau seiner eigenen Modellbahnanlage. Mehrmals wöchentlich werden auf dem Märklin-YouTube-Kanal die meist halbstündigen Anleitungsfilmchen veröffentlicht. Via Kommentarfunktion können auch Fragen gestellt werden, welche die Experten dann direkt im YouTube-Kanal beantworten.

Stefan Treier

Auf dem YouTube-Kanal von Märklin finden Sie alle Tutorials.



www.youtube.com/playlist?list=PLZlinXQrd5Mqe1YaTYm5hfefrfEVD7APe

Social-Media-Experte Michael Praetorius führt durch die Onlinetutorials von Märklin auf YouTube.

HAG Modellbahnen

Differenzen führen zu Lieferverzug

Wie die Firma HAG Modellbahnen mitteilt, kommt es wegen verschiedener nicht näher benannter Differenzen mit ihrem Hauptlieferanten zu erneuten Lieferverzögerungen bei den im Jahr 2019 angekündigten Doppelstockwagen des Typs IC2020 der

Schweizerischen Bundesbahnen. Da der langjährige Inhaber der Zulieferfirma diese aus gesundheitlichen Gründen an die nächste Generation übergeben hat, ist es zu Kommunikationsverzögerungen wie auch zu massiven Preiserhöhungen gekommen,

wie HAG-Inhaber Heinz Urech in einem Schreiben vom 16. November 2020 mitteilt. In Stansstad werde derzeit mit Hochdruck daran gearbeitet, eine «tragbare Lösung» sowohl für die Kunden wie auch für HAG zu finden.

Stefan Treier

Miniatur Wunderland

Lockdown ermöglicht Umbauarbeiten

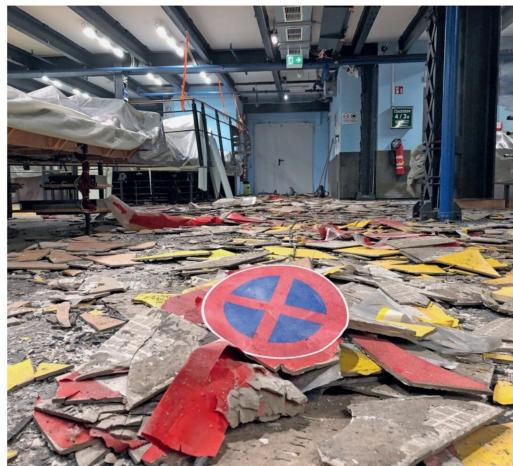
Vom Lockdown in Deutschland wurde auch das Hamburger Miniatur Wunderland (MiWuLa) nicht verschont. Die beliebte Attraktion in der Speicherstadt wird ihre Türen voraussichtlich erst am 21. Dezember wieder öffnen können. Das Team des MiWuLa nutzt die behördlich angeordnete Schliessung für Projekte, die mit Publikumsbetrieb kaum möglich wären. Nur wenige Stunden nachdem die letzten Besucher das MiWuLa verlassen hatten, wurde damit begonnen, den gesamten Plattenfußboden herauszureißen und durch einen neuen Holzboden zu ersetzen. Auch an der Anlage wird mit grösserem Geschütz aufgefahren, so wird die Start- und Landebahn des Flughafens Knuffingen komplett erneuert. Insgesamt stehen 21 Projekte an, die während des vierwöchigen zweiten Lockdowns abgeschlossen werden sollen.

Stefan Treier

www.miwula.de



Der 2009 eröffnete Flughafen von Knuffingen erhält eine komplett neue Landebahn.



Rund 1500 Quadratmeter Fussboden wurden im MiWuLa herausgerissen.



Einsam treibt diese Pinguinfamilie auf einer Fliese durch die Baustelle.

Fricktaler Eisenbahnclub

Jubiläum verschoben

Dieses Jahr ist der Fricktaler Eisenbahnclub (FEC) 40 Jahre alt geworden. Geplant war es, das Vereinsjubiläum im November mit einem grossen Tag der offenen Tür im Vereinslokal im Keller des Schulhauses Ebnet in Frick zu feiern. Coronabedingt mussten die Feierlichkeiten aber abgesagt und auf den Sommer 2021 verschoben werden. Da die Mehrheit der FEC-Mitglieder der Risikogruppe angehört und die Mindestabstände bei einem Publikumsanlass nur schwer einzuhalten sind, hat der Vorstand beschlos-

sen, den Anlass nochmals um ein Jahr zu verschieben. Neu soll das 40-jährige Bestehen dann im 42. Vereinsjahr im Sommer 2022 würdig gefeiert werden. Stefan Treier

Die Anlage des FEC in bewegten Bildern können Sie sich hier anschauen:



https://youtu.be/7BGxS-bbF_s

Foto: Stefan Treier



Foto: art&web Modellbaukunst

Nachruf Ueli Tscharner

Im Alter von 76 Jahren verstarb am 22. September 2020 der bekannte Modellbauer und Eisenbahnfreund Ueli Tscharner. Seine Segmentanlage mit Szenen der Albula- und der Bernina-Bahn in H0M (albulabahn.ch) dürfte vielen LOKI-Leserinnen und -Lesern noch in bester Erinnerung sein. Mehrmals schafften es die Motive seiner Modellbahnwelt in 1:87 auch in den Hauptkatalog des deutschen Modellbahnherrstellers BEMO. Mit Ueli Tscharner verliert die Modellbahnszene einen liebenswerten und profunden Kenner der kleinen und der grossen Eisenbahn.

Die Herausgeber der LOKI

Schwarzwald-Modellbahn

Von Hausach nach Gutach umgezogen

Die Schwarzwald-Modellbahn in Hausach war einst die grösste Modelleisenbahnanlage Europas, welche nach einem realen Vorbild gebaut wurde. Während 15 Jahren drehten in einem ehemaligen Supermarkt auf 400 Quadratmetern gleich neben dem Hausacher Bahnhof Züge im Massstab 1:87 ihre Runden. Im Januar 2019 musste die beliebte Anlage schliessen und ironischerweise einem neuen Supermarkt Platz machen. Erste Befürchtungen, dass die Anlage abgebrochen und entsorgt werden muss, bewahrheiteten sich glücklicherweise nicht. Samuel Reichelt und der Bürgermeister der Nachbargemeinde Gutach meldeten sich beim Anlagenbesitzer Thomas Panzer und

machten ihm ein Angebot. In einem ehemaligen Getränkemarkt und einer ehemaligen Schlecker-Filiale wird derzeit auf einer Fläche von über 500 Quadratmetern die

Schwarzwald-Modellbahn neu aufgebaut. Bereits zu Ostern sollen erste Züge wieder über die gut 1,3 Kilometer langen H0-Schienen rollen.

Stefan Treier



Foto: Adrian Baumann

Ein Videoporträt von unseren Kollegen von volldampf.TV über die Schwarzwald-Modellbahn finden Sie hier:



<https://www.youtube.com/watch?v=KbxzoZr2pr8>

Veranstaltungen

Abgesagt: Könizer Modellbahnbörse

Könizer Eisenbahnklub (KEK) | 13. Dezember 2020 | 3098 Köniz, Schwarzenburgstrasse 321, Aula OZK

Die traditionelle Könizer Modellbahnbörse wird «Corona-bedingt» dieses Jahr leider nicht stattfinden können.

<http://mykek.ch>

Adventsfahrt des Vereins pro Salonwagen RhB

Verein pro Salonwagen RhB | 13. Dezember 2020, 10.00–18.00 Uhr | 7500 St. Moritz, Plaza da la Staziun 8

Mit dem Pullman-Zug durch Graubünden. Apéro und Mittagessen im Zug. Konzert in St. Moritz.

<https://www.verein-pro-salonwagen.ch>

Modellbahnbörse im Schlossgut Münsingen

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

2. Modelleisenbahnbörse Schlossgut Münsingen, Eintritt: Fr. 5.00, Maskenpflicht gem. BAG.

Abgesagt: Modelleisenbahn- und Autobörse

Peter Kaltenrieder | 9. Januar 2021 | 3210 Kerzers, Fräschelgasse 11

Die diesjährige Börse musste leider abgesagt werden.

Die Albula-Bahn in 1:87 startet in die neue Saison

Albula-Bahn-Club | Ab 15. Januar 2021, mittwochs, 19.00–21.00 Uhr, und donnerstags, 15.00–17.30 Uhr | 7482 Bergün, Ortsmuseum

Ab dem 15. Januar 2021 ist die H0m-Anlage des Albula-Bahn-Clubs Bergün jeweils am Mittwoch und am Donnerstag in Betrieb.

<http://www.albula-bahn-club.ch>

Abgesagt: Tag der offenen Tür

Modelleisenbahn-Club Basel | 16. und 17. Januar 2021 | 4056 Basel

Corona-bedingt muss der Tag der offenen Tür leider abgesagt werden.

<https://www.mcb-bs.ch>

Abgesagt: Modelleisenbahn-Ausstellung in Aesch

Modelleisenbahn Sekundarschule Aesch (MSA) | 30. Januar 2021 | 4147 Aesch

Leider müssen wir unsere Jahressausstellung absagen. Die nächste Ausstellung ist für 2022 geplant.

<http://www.msa-aesch.ch>

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Online

Veranstaltungen einfach online eintragen unter:

www.loki.ch/veranstaltung-melden



Eintragungsschluss

Bitte beachten Sie den Eintragungsschluss für Veranstaltungen in der **LOKI 2|2021**:

Mittwoch, 30. Dezember 2020

Corona

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

Leserseite

Leserbrief von Denis Kaech zur Erhebung des Dioramenbaus zur Kunstform Appel an Bahnhöfe, Museen und Schulhäuser

Lieber Herr Tamassy,
ich lese die LOKI 12|2020, während im Fernsehen TF1 über Versteigerungen bei Christie's (ferner auch bei Sotheby's) von Kunstgegenständen für Hunderttausende bis Millionen von Euros berichtet wird. Diese treffen nicht meinen Geschmack. Ich schaue mir lieber ein grosses Modelleisenbahngeschäft an als ein Museum für mo-

derne Kunst. Wir sollten eine Lobby schaffen, die Dioramenbau (Modellbau allgemein) zu einer Kunstform erhebt respektive als Kunstform anerkennt: zwischen Malerei und Bildhauerei. Appel an (lokale) Bahnhöfe, Museen, Schulhäuser, grössere Restaurants sowie Industriegebiete: Wer hat noch freie, unbenutzte Räume? Nach der COVID-Pause braucht man Touristen, eine

Halle mit Modelleisenbahnen und Anlagen lockt Besucher an.

Beste Wünsche, Denis Kaech

Modelleisenbahner (3. Preis Dioramenbau VHS 1982) und Musiker

denis@rollinfifties.ch – www.rollinfifties.ch

Leserbrief von Richard Brätscher zum Artikel «Qual der Wahl» in der LOKI 11|2020 Schweizer Hersteller Itelec verschwiegen

Ich beziehe mich auf die Darstellung der diversen Decoder in der LOKI 11|2020. Sie stellen vor allem deutsche und holländische Produkte vor und verschweigen einen Schweizer Hersteller: Itelec in Henggart (www.itelec.ch). Er stellt in der Schweiz zwei Weichendecoder höchster Qualität her, und das zu vernünftigen Preisen. Der eine

Decoder hat die Art.-Nr. 7013. Mit diesem Decoder können sowohl Magnetspulen- als auch motorische Antriebe geschaltet werden, wobei jeder der vier Ausgänge individuell eingestellt werden kann. Die Programmierung erfolgt durch Drücken eines Tasters am Decoder und Schalten einer Weichenadresse durch die Zentrale. Der andere Decoder mit der Art.-Nr. TR8051 ist gleichzeitig ein Weichenantrieb, der Unterflur montiert wird. Mit diesem intelligenten Weichenantrieb können Weichen in den Baugrössen N bis II gestellt werden. Dank der Möglichkeit, den Anpressdruck der Weichenzungen einzustellen, können sowohl N-Weichen mit niedrigem Anpressdruck als auch Weichen mit Federzungen grosser Spurweiten optimal und sicher gestellt werden. Das Einstellen der Stellgeschwindigkeit und die einge-

baute Lastausgleichsregelung erlauben es, die Weiche wie das grosse Vorbild langsam mit gleichbleibender Geschwindigkeit bei äusserst geringer Geräuschentwicklung zu stellen. Beim Betrieb mit einer Digitalsteuerung (DCC) wird durch die eingebaute Digitalsignalausweitung kein weiterer Weichendecoder benötigt. Die einfache Montage des Weichenantriebes mittels vier Schrauben lassen den Betrieb in den unterschiedlichsten Montagearten zu. Die beschriftete und steckbare Schraubanschlussklemme dient einer einfachen und bequemen Verdrahtung.

Eigentlich erwarte ich von einer Schweizer Modelleisenbahn-Zeitschrift, dass sie auch einheimische Hersteller kennt und beschreibt.

Richard Brätscher, Wiesendangen

Leserbrief von Arnold Walter zum «besonderen Bild zum Schluss» in der LOKI 11|2020

Hat einen ganzen Artikel verdient

Mit dem Corona-Theater rund um den Erdball haben ja bekanntlich Ferien, Reisen und Ausflüge in unserer schönen Schweiz stark an Bedeutung zugenommen. Daher finde ich es sehr schade, dass Sie in der

LOKI 11|2020 auf der Seite 59 das Bild unten mit dem Titel «Das besondere Bild zum Schluss» ohne weiteren Kommentar abgedruckt haben. Meines Erachtens verdient dieses Bild einen ganzen Artikel, hat der

Hintergrund doch sehr viel mit unseren SBB zu tun.

Der auf 1930 m ü. M. gelegene Stausee Lac d'Emosson wurde zu Beginn der 1920er-Jahre durch eine 78 m hohe Gewichtsstau-

mauer gebildet. Gebaut wurde diese von den SBB, die damit ihren Strombedarf decken wollten. Im Jahr 1974 erfolgte der Ausbau mit einer Bogenmauer, die 180 m hoch ist. Damit wurde das Volumen des Sees von 40 auf 227 Millionen m³ Wasser erhöht. Von Martigny aus kann die Fahrt zum Stausee erlebnisreich und geschichtsträchtig gestaltet werden. Zuerst Besteigt man den Mont-Blanc-Express nach Le Châtelard. Danach geht es mit der steilsten Standseilbahn mit Zweiwagenbetrieb der Welt (87% Steigung) – der 1920 erbauten Barberine-Bahn – bis zum Wasserschloss auf 1821 m ü. M. Dort steigt man um in den Emosson-Panorama-Zug, der von einer Akkulok gezogen wird. Dieser schlängelt



sich der Bergflanke entlang bis zum Fuß der Staumauer. Dabei genießt man eine fantastische Aussicht auf die Berge des Mont-Blanc-Massivs sowie auf die Bouquet-Schlucht. Auf dieser Schmalspurbahnenlinie verkehren auch fahrplanmäßige Dampfzüge. Seinerzeit wurde dieser Zug teilweise auch als Bauzug während der Bauphase der Staumauer eingesetzt. Mit der Kabinenbahn Minifunic wird dann schliesslich das letzte Stück bis 30 m über dem höchsten Punkt der Staumauer zurückgelegt. In wenigen Minuten werden damit 140 m Höhenunterschied zurückgelegt. Verpflegen kann man sich auf der Vertical (an der ersten Zwischenstation) oder auf 1970 m ü. M. im Restaurant du Barrage d'Emosson, notabene mit einer gewaltigen Aussicht auf die Bergwelt.

Arnold Walter, Müllheim Dorf



Medientipps



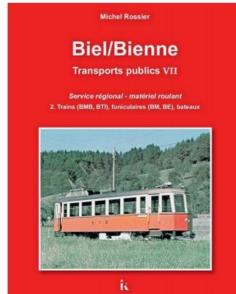
Bahnreiseführer Schweiz

Die Schweiz ist ein Reiseland. Wohl nirgends sonst kann man mit dem öffentlichen Verkehr beinahe alle Ecken eines Landes erkunden. Ruedi Eichenberger kennt die Bahn und den öffentlichen Verkehr aus langjährigen Beruserfahrung, leitete er doch von 1985 bis 2016 die SBB-Zeitung und prägte auch das SBB-Reisemagazin «Via» mit.

Der Bahnreiseführer beschränkt sich jedoch nicht nur auf Bahnreisen, nein, 30 Rundreisen mit Zug, Bus und Schiff durch die Schweiz und in der nahen Grenzgegend werden präsentiert. Klassiker wie der Voralpen-Express oder die Goldenpass-Fahrt Luzern-Montreux werden gezeigt, aber auch Kleinode wie «Wo der Bahnhof ein Schloss ist», eine Reise durch die Grenzregion Frasne (F), Pontarlier, und das Traversertal.

Neben den Reisevorschlägen bietet das Buch zahlreiche Informationen zu Reiseplänen und hilft auch, den «ÖV Schweiz» zu verstehen. Bei jedem Reisetipp befindet sich ein QR-Code, mit dem zusätzliche Infos abgerufen werden können. Der Bahnreiseführer ist nicht nur ein Buch für Bahnhieber, denn wie kann man sonst auf eine solch einfache Art die Schweiz entdecken als mit dem öffentlichen Verkehr?

Hans Roth



Biel/Bienne Transports publics VII

Der Bieler Autor Michel Rossier hat sich voll und ganz dem Bieler Verkehrswesen verschrieben. Dabei schenkt er verschiedenste Verkehrsunternehmen sowohl der Stadt Biel als auch der Umgebung die nötige Notiz. In seiner losen Buchreihe ist kürzlich der siebte Band erschienen.

Im neuen Band werden die Verkehrsunternehmen Biel-Meinisberg-Bahn (BMB) und Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) beziehungsweise Aare Seeland mobil (ASm) behandelt. Aber damit nicht genug: Auch die Standseilbahnen Biel-Magglingen und Biel-Leubringen sowie die Bielersee-Schiffahrt (BSG) haben einen Platz im über 410 Seiten umfassenden Werk gefunden.

Von allen Gesellschaften wird jedes Fahrzeug oder Schiff aus der Flotte einzeln mit zahlreichem Bildmaterial und teilweise mit Skizzen vorgestellt. Mit über 820 Bildern bietet das Buch einen immensen Überblick über die zum Teil eher unbekannten Gesellschaften. Für alle Liebhaber von Nebenbahnen und weniger bekannten Fahrzeugen ist dieses Buch eine wahre Fundgrube. Der Informationsschatz tröstet auch darüber hinweg, dass es in französischer Sprache verfasst ist.

Hans Roth



Wandkalender Busoldtimer 2021

Jedes Jahr erscheint vom Verlag Verkehrs-Fotoarchiv der Busoldtimer-Kalender, dieses Jahr bereits zum 36. Mal, also ein richtiges Traditionswerk. Wiederum hat Jürg Biegger 13 abwechslungsreiche Fotografien aus seinem reichen Fundus zu einem interessanten Wandkalender zusammengetragen.

Wie gewohnt umfasst der Bilderbogen Fotos von «ganz alt» bis zu «ganz neu» und zeigt so auch die Entwicklung auf. Die älteste Aufnahme ist 92 Jahre alt und wurde im Val d'Anniviers gemacht. Sie zeigt einen damals zweijährigen «Car alpin» von FBW/Eggli inmitten der uralten Walliser Landschaft. Wesentlich jünger ist das modernste Exemplar. Es handelt sich um einen Mercedes-Bus von 1991, der 2013 in Martina (GR) fotografiert wurde. Dem Rezensenten persönlich sehr angetan hat es das Aprilbild. Es zeigt einen Gelenktrolleybus der SVB, welcher 1992 als «Elfi-Bus» zum Güterbahnhof vor dem Hauptbahnhof Bern auf seine Abfahrt wartet. Das sind Kindheitserinnerungen...

Allen Busliebhabern und auch anderen, die gerne in Kindheitserinnerungen schwelgen, sei der Kalender «Busoldtimer 2021» wärmstens empfohlen.

Hans Roth

Bahnreiseführer Schweiz
Ruedi Eichenberger
1. Auflage, 2020, Paperback
420 Seiten, 14,0 x 21,0 cm
AS Verlag
ISBN 978-3-03913-014-6

CHF 48.00

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



Biel/Bienne – Transports publics VII
Michel Rossier
1. Auflage, 2020, gebunden
416 Seiten, 15,5 x 21,8 cm
Eigenverlag

CHF 64.00

Einfach und bequem online
bestellen unter:
<https://shop.tramclub-basel.ch>



Busoldtimer 2021
Jürg Biegger
1. Auflage, 2020, Spiralbindung
13 Seiten, 42,0 x 29,7 cm
Verlag Verkehrs-Fotoarchiv
ISBN 3-905170-62-0

CHF 40.00

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.hnf.ch/73/buecher-kalender



Börse

Verkaufen

HO 1 lot de 26 wag. ROC. LIL.LIM. dans carton valeur 90.- cédé 500.-, mat. neuve. Tel. 079 466 89 63, alainguex@netplus.ch

Kaufen

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 Stirnemann, Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen, Tel. 055 534 67 34, 079 335 20 69, stirnemannz@windowslive.com

HO 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

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

HO Kaufe Modelleisenbahn. Tel. 043 444 11 11

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

Verschiedenes

Hombi's Modellbauservice

– CNC-Frästeile bis 330×650 mm in Holz, Kunststoff und Acrylglas für Anlagenbau, Gleiswandel, Gebäude usw.
– Verwindungssteifer, winkelstabil Anlagenunterbau im Baukastensystem auf Mass christian.homberger@hispeed.ch, Tel. 079 894 29 48

Ich suche Anwender/Kenner

spez. im Bereich Programmierung
Ich bin Anwender der ESU-Zentrale ECOS 2.1, wohne auf der Lenzerheide und freue mich auf deine Kontaktnahme!

Rolf Temperli,
Voa Pintga 2a, 7078 Lenzerheide

Gleiswandel aus 8-mm-MDF-Holz,
10 Etagen, AD 1150, ID 750 mm, demontiert o. Bodenrahmen u. Montagemat. Abholpreis CHF 300.–.

Büttel Roland, Bülelstrasse 11, 6340 Baar, Tel. 079 649 41 93, buettel@quickline.ch

Spur 0m Diverse neuwertige Vitrinenmodelle der RhB und der FO von model rail, ABG und Ferro-Suisse. Gebäude und Zubehör. Attraktive Preise.

Paul Liniger, Niesenblickweg 35, 3655 Sigriswil, paulini@bluewin.ch, Tel. 033 251 18 19

Ex-SBB-Eisenbahntelegraf

M. Hipp, Messing, komplett, auf Holzsockel, auf Unterseite u. a. Handvermerk: W.500 Omega 6.3.1909. CHF 1150.–. Mit dabei, aufsteckbar: Instruktion telegrafische Schriftzeichen, Eisenbahnschule Olten. Paul Hug, Schaffhauserstrasse 134, 8302 Kloten, Tel. 076 415 12 60, paul.hug@swissonline.ch

Spur H0m. Thema RhB

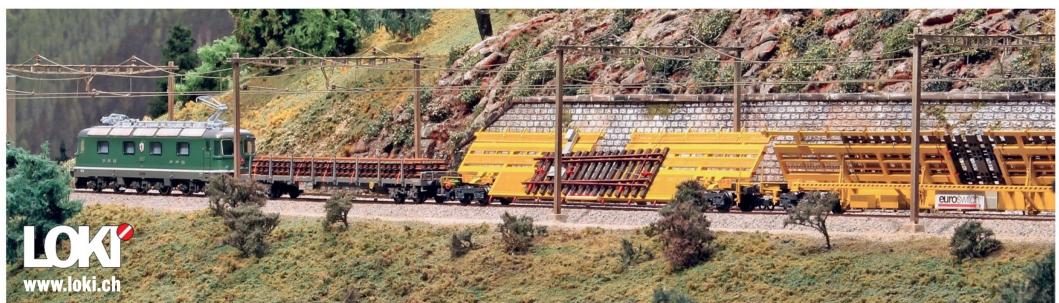
Diverse Holzhäuser, Brücken, Figuren, Signale, Autos und vieles mehr. Bei Fragen: Tel. 078 819 58 58

Börseninserat
einfach online
eintragen unter

www.loki.ch/boerse



Beachten Sie den Insertionsschluss für Börseninserate in der **LOKI 2|2021: Mittwoch, 30. Dezember 2020**



Bahn aktuell



Das langsame Aus der Re 4/4^{II}

Foto: Julian Ryf

Nachdem die SBB mit den damals neuen Ae 6/6 Erfolge in der Zugsführung an Bergstrecken gefeiert hatte, suchte man für das Flachland, wo die Ae 4/7 und die Re 4/4¹ den Schnellzugsverkehr dominierten, nach neuen Lösungen. Deshalb schrieben die SBB die Entwicklung einer Universallok aus. Das Konsortium SLM/BBC/MFO/SAAS gewann die Ausschreibung und lieferte sechs Prototypen, die optisch an die Ae 6/6 angelehnt waren. Es folgte die bisher grösste Triebfahrzeugserie der Schweiz. Mit 277 gebauten Exemplaren bildete sie einen neuen Massstab für die heimische Lokindustrie. Die Re 4/4ⁱⁱ wurde während 21 Jahren von 1964 bis 1985 gebaut.

Per Fahrplanwechsel werden die Zugleistungen der Re 4/4ⁱⁱ drastisch reduziert und die überzähligen Loks ausrangiert. Nach Planung von SBB Personenverkehr werden noch zehn Re 420 benötigt (plus die HVZ-LION). Zusätzliche 20 Loks will man jedoch als eiserne Reserve. Nach und nach verschwindet so eine prägende Lokgeneration.

Hans Roth



Die Nightjet-Zugsleistungen Buchs–Zürich HB waren lange Zeit das tägliche Brot der Re 420.

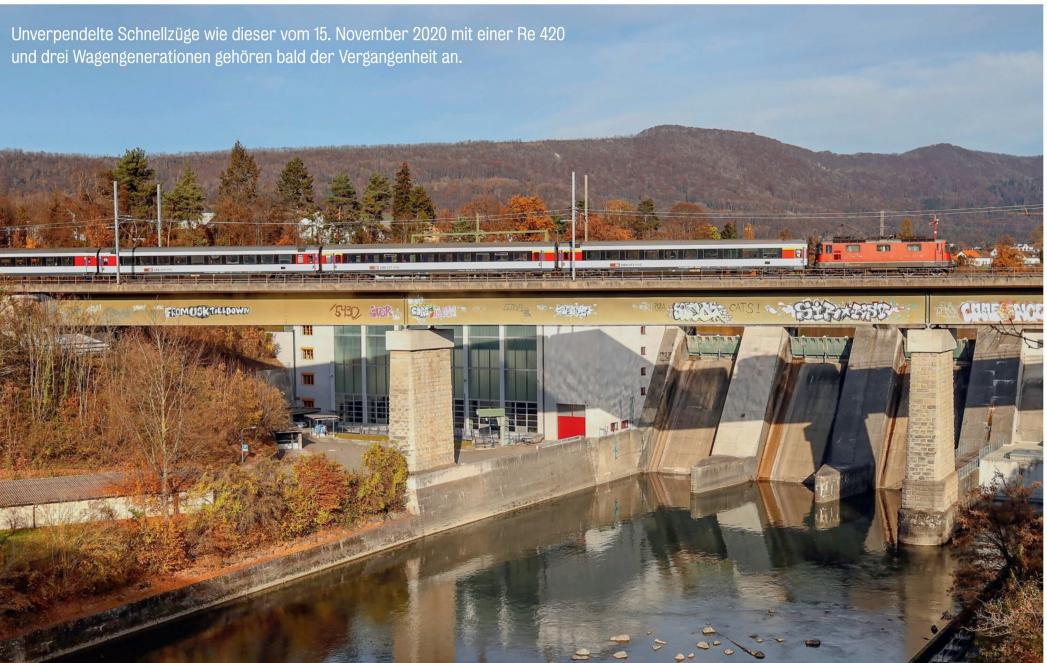




Foto: Georg Trüb

Zahlreiche Panzer auf Zug beladen

Am 6. November 2020 wurden auf dem Areal der ehemaligen Sägerei Stallinger in Ems insgesamt 32 verschiedene Panzer auf zwei Züge verladen. Dabei wurden zwei der drei SInps-Rampenwagen eingesetzt. Die Züge führen anschliessend via RBL nach Hinwil.



Foto: Florian Hübscher

Foto: Dominik Gurtner

Ziemlich lange Rangierlok in Zweisimmen

Am 15. November 2020 stand in Zweisimmen der Be 4/4 1007 als Rangier- und Reservefahrzeug bereit. Normalerweise ist der ursprünglich als Be 4/4 85 bei den Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) eingesetzte Triebwagen auf der welschen Seite der MOB anzutreffen.



BLS-Cargolok vor einem Personenzug

Die Re 475 von BLS Cargo werden neu im Personenverkehr eingesetzt? Nein, dieses Bild zeigt eine Abschleppaktion. Am 4. November 2020 kam eine EW III-Komposition der BLS zum Erliegen und wurde abends mit der Re 475 411 zur Werkstätte geführt, hier in Kerzers.

Eine kleine Bahnlinie steht vor dem Aus

Nach über 20 Jahren soll 2025 eine Bahnlinie in der Schweiz wieder verschwinden und auf Busbetrieb umgestellt werden. Im Gegensatz zu früher will man die Vorteile der Bahn in diesem topografisch schwierigen Juragebiet mit den Vorteilen der Buslösung kombinieren. Neu soll ein Elektrobus zwischen dem Bahnhof Le Locle und Les Brenets fahren, der die vorhandene Bahninfrastruktur teilweise nutzt. Vor allem der 720 m lange Combe-Monterban-Tunnel, dank dem sich die schwierigen Verkehrsbedingungen im Winter am Col-des-Roches umfahren lassen, soll für den Pneubetrieb hergerichtet werden. Personenwagen des Individualverkehrs werden nicht durch den Tunnel fahren können. Etwa auf halbem Weg wird der Bus das alte Bahntrasse verlassen und ab Bas des Frêtes die Kantonsstrasse bis Les Brenets benutzen. Nach der Bedienung der oberen Quartiere wird er das ganze Dorf, das am Abhang zum Doubs-Fluss liegt, erschliessen. Ein Anschluss an die örtliche Schiffsstation ist zudem sehr wünschenswert, weil eine Motorbootfahrt durch die Schlucht zum Wasserfall Saut-du-Doubs zu den Höhepunkten im Jura gehört und ein grosses touristisches Potenzial hat.

Warum soll die Umstellung jetzt erfolgen? Der schlechte Zustand der Bahninfrastruktur und des 70-jährigen Rollmaterials würde jetzt grosse Investitionen erfordern. Um den Schienenverkehr bis zum Beginn des Umbaus aufrechtzuerhalten, sorgt das Unternehmen transN noch für eine minimale Wartung der Schienenanlagen und der beiden Triebwagen.

Peter Pfeiffer



Im Bahnhof Le Locle trifft das «kleine» Bähnchen auf die Züge der «grossen» SBB.



Les Frêtes ist eine typische Streusiedlung, und die Haltestelle liegt weit ausserhalb.

Die Infrastruktur des Endbahnhofs Les Brenets deutet darauf hin, dass einst reger Betrieb herrschte. Bald ist jedoch Schluss mit dem Bahnbetrieb.



Der Bahnbetrieb der MOB im Wandel

Per Fahrplanwechsel wird auf der MOB der systematische Stundentakt eingeführt. Damit einher geht die Einkürzung der Zusatz-Regionen nach Gstaad, womit die «5000er» nicht mehr regelmässig bis nach Rougemont gelangen, wie hier am 15. November 2020.



Foto: Florian Huber

Noch existiert bei der MOB ein Zugsumlauf mit den «6000ern» (GDe 4/4), wie hier bei Rougemont am 15. November 2020. Doch per Fahrplanwechsel soll auch damit Schluss sein.



Zunehmender Abgang der stolzen 700er

Lange Zeit dominierten die Ge 6/6^{II} die Güterzugförderung, nun werden sie von den Ge 4/4^{II} verdrängt. Am 11. November zieht die als künftige Museumslok vorgesehene Nr. 704 den Güterzug Samedan–Landquart. An zweiter Stelle ist der Messwagen P 10175 eingereiht.



Foto: Christoph Benz

Eine weniger bekannte Seite der RhB

Im letzten Sonnenlicht des 6. November 2020 zieht die erst zwei Monate zuvor an die RhB abgelieferte Rangierlok Geaf 2/2 20607 im Akkubetrieb sieben mit Sand beladene Schüttgutwagen vom Kieswerk zum Bahnhof Untervaz auf die andere Flusseite vom Rhein.



Foto: Christoph Benz

Wohl längster RhB-Zug auf Testfahrten

Am 12. November 2020 fuhren erstmals vier gekuppelte Capricorn-Triebzüge (ABe 4/16 3114, 3112, 3117 und 3116) in Mehrfachsteuerung anlässlich einer Testfahrt zwischen Chur und Felsberg auf dem RhB-Netz und ergaben dabei einen mehr als 300 Meter langen Zug.



Foto: Tibert Keller



Foto: Florian Hübscher

Re 465 mit EW III-Zug im Simmental

Noch verkehren zweistündlich die RE-Züge Zweisimmen-Spiez durchs Simmental. In der Regel mit EW III-Wagen und Re 420. Am 7. November 2020 standen für den Wochenend-Verstärker auch eine dreiteilige NINA und die Re 465 003 im Einsatz, hier bei Weissenbach.



Foto: Peter Hürzeler

Sechsteiler-MUTZ auf Testfahrten

Am 15. November 2020 erfolgten mit dem neu sechsteiligen RABe 515 036 «MUTZ» von der BLS Fernverkehr AG (Halterkürzel CH-BLSFV) auf der Strecke Münsingen-Frutigen verschiedene Messfahrten, hier als EXT97737 bei Spiezmoos Nord in Richtung Frutigen.



Foto: Georg Trüb

Re 484 bald im nationalen Gütereinsatz

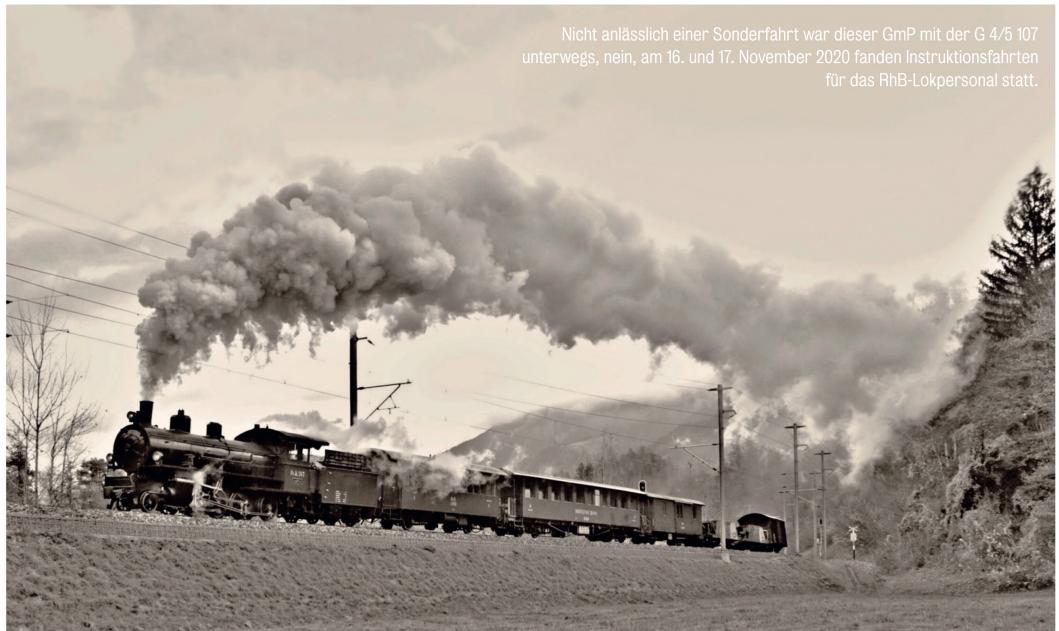
Die Re 484 014 und 006 von SBB Cargo International ziehen am 26. November 2020 den nordwärts fahrenden Kombizug «Lkw-Walter» von Novara Boschetto über den Lötschberg nach Lübeck, Skandinavienkai, durch Pratteln. Bald werden die Re 484 jedoch nur noch vor nationalen Güterzügen eingesetzt.

Allegra im Doppelpack an der Bernina



Am Bernina werden Doppeltraktionen mit Allegra-Triebzügen in der Regel nur dann angeordnet, wenn einer dieser Züge zwecks Instandhaltung in die Werkstätte Poschiavo überführt werden muss, was am 20. November 2020 bei den ABe 8/12 3505 und 3502 mit Güterlast der Fall war.

Das besondere Bild zum Schluss



Nicht anlässlich einer Sonderfahrt war dieser Gmp mit der G 4/5 107 unterwegs, nein, am 16. und 17. November 2020 fanden Instruktionsfahrten für das RhB-Lokpersonal statt.



Vorbild & Modell | Die Kultlok Re 4/4^{IV} bzw. Re 446 im Vorbild und im Modell

Ein stiller Abschied – die Re 4/4^{IV} der SBB

Bei der Bahn bewegt sich eigentlich alles: selbstverständlich die Fahrzeuge, aber auch die Geschichte und die Technik. So kommt es vor, dass Züge, Fahrzeuge, aber auch Gewohnheiten verschwinden. So geschehen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

Von René Stamm (Text/Fotos)

An einem wunderschönen Sommertag um 9.30 Uhr steht auf Gleis 1 im Bahnhof Romanshorn, umschwärmten von fröhlichen Reisenden, ein einladender Zug. Er umfasst fünf Reisezugwagen der Südostbahn (SOB) erster und zweiter Klasse sowie je einen Bistro- und einen Steuerwagen in auffälligem, ansprechendem Anstrich. Vorgespannt ist eine elegante Lokomotive der SOB-Serie Re 446, und am Zugschluss gibt eine Maschine des gleichen Typs kräftigen Schub. Also ein Voralpen-Express (VAE) im Zenit seiner Einsatzzeit. Pünktlich um 9.34 Uhr gehen die Signale auf Grün, und der imposante IR 2990 beginnt seine fast dreistündige Reise

vom Bodensee an den Vierwaldstättersee in Luzern. Der grosse Erfolg dieser Verbindung ist mit den einmalig abwechselnden Landschaften verknüpft, durch die der Zug fährt: Seen, sanfte Hügel und Gebirge wecken das Interesse. Die Streckenführung mit Steigungen bis zu 50% sorgt für eine spannende Fahrt. Von Romanshorn mit 399 m ü. M. erreicht der Zug in Rothenthurm 923 m und in Luzern 436 m ü. M.

Vor allem die eingesetzten Reisezugwagen «Revvivo», die vor bald 30 Jahren aus älteren Fahrzeugen umgebaut worden waren, kamen allerdings in den letzten Jahren in ein kritisches Alter, das eine Ablösung angezeigt. Ihr originelles Aussehen und die

gute Pflege liessen vergessen, dass die Wagen zum Teil über 50 Jahre alt waren. Ersatz musste ins Auge gefasst werden. Da heute Triebwagenzüge zuerst auf den Beschaffungswunschlisten stehen, schritt auch die SOB in diese Richtung. Das neue Rollmaterial, die Flirt-Züge «Traverso», wurde rechtzeitig beschafft und steht seit dem 15. Dezember 2019 auch im Einsatz. Die alten, interessanten Wagen wurden zu grossen Teilen nach Ungarn und Frankreich verkauft, aber auch abgebrochen. Auch die Lokomotiven wurden überflüssig. Die vier Maschinen vom Typ Re 446 wurden bereits verkauft. Diese ehemaligen Ikonen des Voralpen-Expresses gehörten bei



1980 fotografierte René Stamm die Makette.



Die neuen Re 4/4ᴵⱽ in den Hallen der BBC. Im Hintergrund sind Re 4/4ᴵᴵ in der Fertigung.



Die Re 4/4ᴵ 10103 bei der Einfahrt in Sion/Sitten in Richtung Brig.



Die Re 4/4ᴵ 10102 kurz nach ihrer Fertigstellung zu Besuch in Bern.

der Auslieferung den SBB und sollten eigentlich die Basis für neue Schnellfahrlkomotiven werden. Doch auch bei der Technik gilt: Erstens kommt es anders...

Obwohl sie nie gross im eigentlich geplanten Einsatzgebiet gebraucht wurden, haben die Lokomotiven bedeutende Leistungen erbracht und eine Würdigung verdient.

Zukunftspläne

Die SBB, aber auch die übrigen Verkehrsplaner beschäftigten sich in den 1970er-Jahren mit den kommenden Ausbauschritten für den stetig wachsenden Bahnverkehr in der Schweiz. Noch liefen die uns bekann-

ten Re 4/4ᴵ vom Band. Die aufkommenden Überlegungen ergaben bald einmal, dass die künftigen Bedürfnisse nicht nur mit neuem Rollmaterial abgedeckt werden konnten, sondern auch die Infrastruktur angepasst werden musste. Neue Linienführungen wurden angedacht, die grössere Geschwindigkeiten zulassen würden. In der Folge wären schnellere Züge möglich, allerdings nur mit schnelleren Loks. Das grosse Projekt Bahn 2000 war geboren.

Die ersten Schritte im Triebfahrzeugbau machten die SBB mit der Beschaffung von vier Prototypzügen des Typs RABDe 8/16, die 1974 in Betrieb genommen wurden. Die «Chiquitas» in den auffallenden Farben

Gelb und Violett waren allerdings nicht sehr überzeugend. Die eingesetzte Konstruktion machte keine grosse Freude. Bei der Elektrik zeigte die noch in den Kinderschuhen steckende Gleichrichtertechnik grosse Schwächen und bereitete laufend Probleme. Auch die Wagenkästen überzeugten nicht. Wegen der zu leichten Bauweise neigten sie zum Durchhängen, was besonders die Türschliessung beeinflusste.

Weitere Abklärungen waren nötig. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) und die Brown, Boveri & Cie. (BBC) entschieden sich, gemeinsam weitere vier Prototypen und dieses Mal vier Lokomotiven als Muster zu bauen. Die neue



Die Re 4/4^{IV} 10102 auf NEIKO-Testfahrt mit Passagier- und Messwagen 1991 in Gümligen.

Technik sollte auch äusserlich erkennbar sein. Im neuartig gestalteten Kasten wurden wiederum neu entwickelte Wellenstrommotoren eingebaut. Als Versuch erhielten je zwei Lokomotiven Getriebe der BBC oder der SLM. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 160 km/h festgelegt.

Das Leben beginnt

Im Jahr 1982 wurden die neuen Maschinen in rascher Folge den SBB übergeben. Mit der Lokomotive Re 4/4^{IV} 10101 begannen im April die Werkprobefahrten, die bis im Ok-

tober dauerten. Die drei anderen Maschinen gingen allerdings bereits im Sommer an die SBB über, die ihrerseits unzählige Versuche durchführten. So erreichte die Re 4/4^{IV} 10104 1983 im Heitersbergtunnel eine Geschwindigkeit von 175 km/h und wurde als erste «Thyristor-Schnellfahrlok» der SBB anerkannt. Mit den neuen Fahrzeugen kam auch modernes Design in den Lokpark der SBB. Schräge, windschnittige Stirnfronten und Kastenformen wurden unterstrichen mit den Farben Rot, Grau und Weiss sowie mit unterschiedlich grossen

Beschriftungen. Jede Maschine trug eine andere Gestaltung. Eine interessante Gegebenheit sei angemerkt: Die erste Führerstandsmakette im Massstab 1:1 aus Holz präsentierte sich noch in schlichtem Grün.

Im Betrieb zeigten sich bald einmal verschiedene Kinderkrankheiten. So führte die Thyristorsteuerung zu Störungen bei den Sicherungs- und Signalanlagen. Durch ständige Anpassungen und Änderungen in der ganzen Loktechnik gelangen wesentliche Verbesserungen. Die dem Depot Lausanne zugewiesenen Lokomotiven taten vor allem am Genfersee und im Wallis ihren Dienst. Hier gab es auch einen grösseren Streckenabschnitt, wo mit bis zu 160 km/h gefahren werden konnte. Trotzdem wurde bald klar, dass dieser Lokomotivtyp nicht weitergebaut werden sollte. Immer wieder fielen die Maschinen aus und wurden durch Re 4/4^{IV} oder Re 6/6 ersetzt. Noch einmal gelang den Re 4/4^{IV} im Jahre 1987 mit 192 km/h ein neuer Geschwindigkeitsrekord. Aber wegen der zum Teil hohen Unterhaltskosten sank ihr Glücksstern endgültig. Immerhin kam es in der Zeit bei den SBB noch zu zwei Änderungen beim Anstrich. 1987 wurde ein einheitlicher Anstrich in Rot gewählt. Die weisse, über grosse Anschrift «Bahn 2000» sollte für die entsprechende Volksabstimmung werben. 1992 gab es erneut eine Anpassung. Das Rot blieb, aber die Anschrift wurde entfernt und durch ein grosses SBB-Signet und die Bezeichnung SBB CFF FFS ersetzt. Auch die Fahrzeugnummern erschienen wieder in grossen Zahlen auf der Stirnfront.



Öfter etwas Neues: Im Sommer 2003 trug die Re 446 015 der SOB eine elegante Eigenwerbung, hier abgestellt in Samstagern.



Ein grosser Tag für die Re 446 447 mit der Märklin-Baukastenwerbung, hier in Chambrelen: die Märklin-Jurafahrt am 8. Juni 1996.



Noch ein wehmütiger Blick zurück: die Lokomotive Re 446 015 als Stosskraft am Voralpen-Express zwischen Biberbrugg und Rothenthurm.

Die SBB suchten einen Käufer für diese kleine Fahrzeugserie von eigentlich modernen Loks. Schliesslich konnte man sich mit der Südostbahn auf ein Tauschgeschäft einigen: Die SOB übernahm ab 1994 die vier Re 4/4^{IV} gegen Abgabe der Re 4/4^{III} und kam so in den Besitz von leistungsfähigen, modernen Lokomotiven, die zum Anforderungsprofil passten.

Die neue Umgebung

Im Dezember 1994 ging die erste Re 4/4^{IV} an die SOB über. Hier wurden die Maschi-

nen UIC-konform als Re 446 mit den Nummern 445–448 eingereiht. Die Übernahmezeit dauerte fast zwei Jahre. Neu lackiert wurde nicht sofort bei der Übernahme, sondern erst bei Revisionsarbeiten. Die SBB-Beschriftung wurde dabei entfernt und durch die weisse Anschrift SÜDOSTBAHN und eine gelbe Zierlinie ersetzt. Bald war das Ganze allerdings Nebensache, denn die Maschinen erhielten grossflächige Werbung für die unterschiedlichsten Betriebe und Unternehmen der Region. Infolge der Fusion der SOB mit der Bodensee-

Toggenburg-Bahn (BT) gab es eine kleine Änderung bei der Nummerierung. Neu ließen die vier Maschinen als Re 446 015–018. Ab und zu erhielten sie wieder einen eigenen SOB-Anstrich, der aber meistens bald von Ganzwerbungen abgelöst wurde.

Gegenüber den ersten Jahren ihrer Existenz trafen sie nun auf ein ganz anderes Arbeitsgebiet. Nicht Schnellfahrten waren gefordert, sondern Leistung bei grossen Höhenunterschieden und auf kurvigen Strecken. Die SOB setzte die Loks hauptsächlich im Voralpen-Express ein. Diese



Die «Tesa-Lok» Re 446 017 am 15. September 2009, im Einsatz vor dem Gipfel-Express, hat soeben das Zugsziel Zürich Altstetten erreicht.



Die SOB-Werbelok Re 446 018 im gewohnten Einsatz mit einem Voralpen-Express am 18. August 2019 wartend im Bahnhof Rapperswil.

vielseitige und eindrückliche Zugsverbindung stellte ordentliche Anforderungen an die eingesetzten Zugpferde. Da wegen des grossen Erfolgs der Verbindung die Züge zum Teil verlängert wurden und mit zwei Triebfahrzeugen gefahren werden musste, war Kompatibilität gefordert. Nach Anpassungen konnten die Re 446 nicht nur mit den Schwesternlokomotiven, sondern bei Bedarf mit den betriebeigenen Triebwagen der Serie RBDe 561 oder auch mit gemieteten SBB Re 420 fahren.

Abschied

Leider gehen auch schöne Zeiten zu Ende. Die Triebfahrzeuge wie auch die originellen Wagen müssen nach Jahren des Erfolges erneuert werden. Wie bereits erwähnt, bestehen die nostalgischen Voralpen-Express-Züge seit Dezember 2019 nicht mehr. Während die Wagen ins Ausland verschwunden sind, haben unsere 446er hier eine neue Heimat gefunden. Ein wiederum neues Arbeitsgebiet, der Güterverkehr, erwartet sie.

Käufer ist die Eisenbahndienstleister GmbH (EDG) Thayngen. Die Firma ist bereits im Bahssektor tätig und bringt sich im Güter- und Bauzugsdienst ein. Die Loks kommen in der Schweiz für die entsprechenden Dienste zum Einsatz. Bereits sind sie fleissig unterwegs und können bei der neuen Tätigkeit beobachtet werden.

Umfangreich im kleinen Massstab

Schon kurze Zeit nach dem Erscheinen der neuen SBB-Lokomotive waren auch die ersten Modelle erhältlich. Ein Wunschraum für jeden Modellbahnersteller: ein neues Fahrzeug und gleich in vier unterschiedlichen Farbgebungen. Und es sollten, auch der SOB wegen, noch weitere folgen. Wir stellen die Hersteller und ein Potpourri ihrer Erzeugnisse vor. Zum Teil wurden für das gleiche Fahrzeug unterschiedliche Katalognummern verwendet, was die Übersicht nicht gerade erleichtert. Bei Märklin gab es auch gleichstromgetriebene Loks unter dem Namen HAMO und später Trix.

Roco produzierte dagegen auch Wechselstromprodukte mit anderen Nummern. Wir verzichten daher auf eine Auflistung. Auch Kleinserienhersteller fanden interessante Lücken, vor allem für die Modellbahnfreunde der SOB. Wir sind überzeugt, dass etliche Modellbauer ihre Fahrzeuge, insbesondere für grössere Spuren, selbst gebaut haben. Auch diese Gruppe sei nicht vergessen. Mit der Lok von Ch. Zehnder für die Parkbahn in Einsiedeln auf der Spur von 7 1/4 Zoll sei diese Leistung gewürdigt.

Märklin

Dieser Hersteller deckt mit den Marken Märklin/HAMO und Trix zwei Spurweiten ab. Die Spur Z läuft unter Märklin. Für H0 mit Wechselstrombetrieb ist Märklin die Marke und, wie bekannt, vor Jahren HAMO und heute Trix für Gleichstrom. Selbstverständlich erschienen bei Märklin zwei Prototypen, der Anstrich «Bahn 2000» und die Anstriche wie bei den Re 460 geplant. Das Gehäuse war eine saubere Fertigung aus

Foto: Martin Stamm



Auf den ersten Blick SOB, auf den zweiten Blick SOB, auf den dritten... Nein, EDG ist nun als Halter angeschrieben.



In der Zeitspanne von 1987 bis 1992 machte die Re 4/4^{IV} 10104 der SBB mit ihren drei Schwestern Werbung für die kommende Bahn 2000, hier das Märklin-Modell.

Foto: Alpnacher-Modellbahnen



Die Swisscom nutzte ebenfalls die Gelegenheit, für ihr Angebot zu werben. Die Re 446 448 der SOB trägt deshalb die entsprechende Lackierung (Art.-Nr. 34305).



Ein wirkliches Wunderwerk, die Bedruckung der Märklin-Werbung «Metallbaukasten» auf der Re 446 447 mit der Artikelnummer 34302 in Delta/Digital.



2019 brachte Märklin das letzte Modell auf den Markt: die SOB Re 446 017 mit «Fernweh/Sehnsucht»-Dekor. Die Ausrüstung des Modells entspricht dem heutigen Märklin-Standard.



Die Re 446 445 der SOB mit der Artikelnummer 88475. Auch der Winzling in der Spur Z beeindruckt mit der sauber dargestellten, mehrfarbigen Werbung für die ALNO-Küchen.



Auch Roco machte natürlich bei den SOB-Werbeloks als Anbieter mit. Das grosse Einkaufscenter am Zürichsee kann immer Besucher brauchen.

Aluguss, wechselnde Spitzenbeleuchtung und kleine bewegliche Rückspiegel ergänzten das Fahrzeug. In gleicher Qualität wurden die HAMO-Loks gestaltet. Eine grosse Zahl von Modellen wurde geliefert, sowohl in der SBB- wie auch in der SOB-Ausführung. Als letztes Modell erschien 2019 die Re 446 017 mit der Werbung «Fernweh/Sehnsucht». Die digitale Ausrüstung ist Mfx- und DCC-tauglich und bietet umfangreiche Geräuschfunktionen. In der Spur Z waren die Re 4/4^{IV} auch vertreten. Die meisten Modelle, ob H0 oder Z, sind nur noch im Occasionsmarkt erhältlich.

Roco

Auch dieser Hersteller brachte verschiedene Modelle auf den Markt. Geliefert wurden Fahrzeuge für die Spurweiten H0 und N; in H0 auch für den Wechselstrombetrieb. Die Gehäuse aus Kunststoff waren sauber verarbeitet, und die Beschriftungen liessen auch in der kleinen Spurweite keine Wünsche offen. Wie von diesem Hersteller gewohnt, waren die Fahreigenschaften ohne Makel. Auch hier wird man noch im Occasionsmarkt fündig.

Alpnacher-Modellbahnen

Der rührige Kleinserienhersteller aus der Innerschweiz hat noch heute SOB-Modelle im Programm. Bei Kurt Döbel sind zurzeit die beiden Loks Re 446 015 und 016 in diversen neutralen SOB-Anstrichen zu ha-



Die Re 4/4^{IV} mit den unterschiedlichen Anstrichen auf einen Blick. Auch in der Spur N zeigt Roco ihr Können bei der Ausarbeitung.



Nach der Bahn-2000-Werbung erhielten die Loks den Re 460-Anstrich. Roco lieferte entsprechend die Re 4/4^{IV} 10102 (Art.-Nr. 43921.1 WS).



Die Re 4/4^{IV} 10104 im Originalanstrich (Art.-Nr. 14176C) ist eine saubere und detaillierte Ausführung aus dem Hause Roco.

ben. Die auffallend eleganten Farbgebungen überzeugen. Lieferbar sind digitale oder analoge Ausführungen, die als Exklusivserie von Roco gefertigt werden.

In einer zweiten Produktlinie sind drei andere SOB-Fahrzeuge erhältlich oder in Planung. Basis dazu sind wiederum Roco-Produkte, die allerdings gesupert werden. Griff, Stangen, Scheibenwischer, Rückspiegel und weitere geätzte Kleinteile sind einzeln eingesetzt. Die Gehäuse sind auch sorgfältig bedruckt. Selbstverständlich besteht die Wahl zwischen Analog- und Digitalbetrieb. Lieferbar ist zurzeit die gelbe Re 446 018. Für 2020/2021 sind noch Ausführungen mit einer VHS- und einer 25-Jahre-Voralpen-Express-Werbung geplant. Interessierte holen nähere Auskünfte unter www.alpnacher-modellbahnen.ch ein.

Spur-N-schweiz

Diese Interessengemeinschaft kümmert sich um Modellfahrzeuge, die in der Spur N von den grossen Herstellern nicht oder selten auf den Markt kommen. Als Vertreter dieser Produktion haben wir die Re 446 015 entdeckt. Entstanden sind sie aus Roco-Fahrzeugen. Unsere Aufnahme zeigt



Mit vielen geätzten Kleinteilen ergänzt wird das bekannte Roco-Modell zum Bijou.



Die Re 446 015 und 016 werden von Roco exklusiv für die Innerschweizer hergestellt.



Die Interessengemeinschaft spur-N-schweiz bietet ihren Mitgliedern eigene Sondermodelle der SOB-Lok auf Roco-Basis an.

die Lok in einer ersten und einer zweiten, verbesserten Auflage.

Andere

In der Produktion von SOB-Lokomotiven waren in den Spurweiten H0 und N noch weitere Klein- oder Kleinstserienhersteller wie Staiber, WABU oder Wemoba tätig. Es gibt sogar Fahrzeuge die an Börsen auftauchen und keinem Produzenten zugeordnet werden können.

LEMACO

Selbstverständlich gab es die Re 4/4^{IV} auch in der Spur 0. Die Messingmodelle waren

reichlich detailliert und wiesen auch gute Laufeigenschaften auf. Angeboten wurden die vier Prototypen mit den unterschiedlichen Farbgebungen. Dazu kam noch eine Lokomotive, ganz in Rot, mit der Werbung für die Bahn 2000. Leider sind die Modelle nur noch an Auktionen oder grossen Börsen erhältlich. Geduld, Glück und etwas Kleingeld sind daher erforderlich.

Lematec

Unter der Marke Modelbox gibt es hier erfreulicherweise die schönen Loks noch für die Spur I. Die prestigeträchtigen und hochwertigen Modelle aus Messing sind in

fünf verschiedenen Ausführungen zu haben. Selbstverständlich werden alle vier Prototypen und auch noch der Anstrich mit der Werbung für das Projekt der Bahn 2000 gefertigt. Die äusserst sorgfältige Verarbeitung und die saubere Bedruckung gehören eindeutig dazu. Die Modelle sind im spezialisierten Fachhandel oder direkt beim Hersteller erhältlich.

Auch hier: andere

Beim Durchblättern von älteren Zeitschriften kann festgestellt werden, dass in den Spuren 0 und I auch Kleinstserienhersteller tätig waren. So machte die damalige ME



Es sind auch viele Modelle zu finden, die von Unbekannten als Kleinstserien gefertigt wurden: Diese zwei basieren beide auf Roco-Produkten.



Alle fünf von Lemaco gefertigten SBB-Lokomotiven auf einer Aufnahme verdanken wir unseren Eisenbahnfreunden in Paris.



Foto: Modelbox

Die Freunde der Spur I müssen nicht auf die Re 4/4^{IV} verzichten. Die schönen Loks sind noch immer im Herstellungsprogramm zu finden.

Redaktion im Heft 7/8 | 1984 auf die Produktion von Werner Rohr aus Hindelbank aufmerksam. In einem Bild wird das Modell für Spur 0 im Rohbau gezeigt. Im Heft 10 | 1985 weist Frisa, Hans Frei Gossau, in einem Inserat auf die Herstellung von

Re 4/4^{IV} für die Spuren 0 und I hin. Angekündigt werden nach NEM gebaute Fahrzeuge mit zwei Motoren, ruhigem Lauf und grosser Zugkraft. Daneben sind sicher auch unzählige Eigenbauten unterwegs, die den ihren Eigentümern grosse Freude bereiten.

Zehnder

Louis Zehnder aus Einsiedeln, versierter Modelmbauer und im Modelleisenbahncub Einsiedeln tätig, baute für die dortige Parkbahn nicht weniger als drei Loks dieser Serie. Es entstanden die Re 4/4 10102 der SBB und eine Lok mit fiktiver Werbung für seinen Sohn, der im Immobilienmarkt tätig war. Die dritte Maschine wurde mit der Werbung «150 Jahre Schweizer Bahnen», wie das Modell von Märklin, versehen. Der H0-Hersteller war damit aber nicht einverstanden. Nun, der Schriftzug «Märklin» wurde durch den Namen des Erbauers Zehnder ersetzt. So blieb die Kirche im Dorf, und die Lok dreht nun an den Fahrtagen mit fröhlichen Besuchern ihre Runden. Heute ist bereits der Urenkel des Erbauers im Führerstand. Kommen Sie doch nach Einsiedeln, und fahren Sie durch die Anlage. Infos unter www.mece.ch.

Foto: E. Ruhstaller, MECE



Das grösste Modell ist dieser Eigenbau, der auf der Parkbahnanlage in Einsiedeln in Betrieb ist.

Der Fall LIMA

Dieser wichtige Modellbahnersteller aus Italien stellte keine echte Re 4/4^{IV} her. LIMA war immer darauf bedacht, möglichst günstig zu produzieren, damit alle sich eine Modelleisenbahn leisten konnten. Vor allem an die Kinder wurde gedacht, denen vorerst farbige Züge wichtig waren. Die Nietenzählerei kommt ja dann später. Um die Modelleisenbahn zu verbreiten, nutzte der Handel die Möglichkeit, sich bei LIMA günstige Zugspackungen zu beschaffen, die dann zu Tiefstpreisen in den Verkauf kamen. Da die Farbe wichtiger war als die Form des Modells, wurden so mit ausrangierten Werkzeugen zum Teil recht skurrile Fahrzeuge geschaffen. Dazu gehört auch die SNCF-Lok vom Typ BB 17000, die einen Re 4/4^{IV}-Anstrich trägt. Wer heute behauptet, diese sei eine Fälschung, der hat den Sinn der Sache nicht begriffen. Eine persönliche Bemerkung sei erlaubt. Mein Sohn hat seinerzeit eine LIMA Ae 6/6 und zwei Wagen im Swiss-Express-Look erhalten. Obwohl der Zug nicht vorbildgetreu war, war er stolz darauf und röhmt heute noch die gute Leistung der Lok. Er bedauert, dass die Fahrzeuge bei einem Hochwasser verloren gingen. Schöne Kindheitserinnerungen trotz..., eben.





Bau | Wilderswil – Baubericht einer Anlage in Spur N (Teil 1)

Wo sich SPB und BOB treffen

Massstab 1:160, Schmalspur, RhB und auch MOB – wer diese Dinge sein Hobby nennt, kennt Michael Bange. Zusammen mit seiner Frau Anja betreibt er AB-Modell, einen Kleinserienhersteller aus dem deutschen Nachrodt. Doch Bange verkauft nicht nur Rollmaterial und Zubehör, sondern er bastelt auch gerne an seiner N-Spur-Anlage mit dem Namen «Wilderswil». In einer Artikelserie erläutert er uns seine Bauweisen.

Von Michael Bange (Text/Fotos)

Die im Berner Oberland gelegene Schynige-Platte-Bahn (SPB) übt auf mich schon seit meinem ersten Besuch einen besonderen Reiz aus. Nachdem erst ein kleines Testdiorama, später winziges Rollmaterial im N-Massstab 1:160 entstanden war,

reifte in mir der Entschluss, endlich auch ein betriebsfähiges Anlagensegment zu bauen.

Wahl der Segmente

Zu Beginn der Überlegungen stand die Wahl des richtigen Modulsystems. Ich habe mich

für Segmentkästen nach sNs-Norm (spur-N-schweiz) entschieden, die es sowohl für die Normal- als auch für die Schmalspur in N gibt. Zwei Kästen mit den Grundmassen 40 × 120 cm bilden die Basis für die Darstellung des Bahnhofs Wilderswil, der

zum einen die meterspurigen Gleise der Berner-Oberland-Bahn (BOB) beherbergt und zum anderen die umfangreichen Gleisanlagen der 800-mm-Zahnradbahn auf die Schynige Platte.

Zeichnerisch wurde ermittelt, dass der Bahnhof komplett auf die zur Verfügung stehende Länge von 2,40 m passen würde. Allerdings wäre die Trennkante der beiden Segmente recht unglücklich im Weichenfeld gelegen. So entschied ich mich, die Gleisausfahrt Richtung Interlaken und die gesamte Gleisanlage zu kürzen. So passen alle Weichen der SPB auf ein Segment, lediglich die Ausfahrweiche der BOB liegt auf dem zweiten Segment. Gleichzeitig ermöglichte diese Anordnung, einen kurzen, deutlich gestauchten Streckenabschnitt der parallel geführten Gleise beider Bahngesellschaften darzustellen.

Gleisbau

Zur Darstellung der Nm-Gleisanlagen kann auf Spur-Z-Material zurückgegriffen werden. Z-Meterspurgleise sind nur bei Kleinserienherstellern erhältlich, zum Beispiel bei Weichen-Walter. Ich habe mich für möglichst hohe Vorbildtreue entschieden und die komplette Gleis- und Weichenanlage selbst gebaut, und zwar auf kupferkaschierten Pertinaxschwellen mit aufgelötzten Code-40-Profilen, die nur 1 mm hoch sind und dem Vorbild sehr nahekommen. Für das Ne-Gleis der SPB wurden 3-D-gedruckte Schwellen mit Nachbildung der Rigggenbach-Zahnstange entwickelt und verwendet.

Zum Bau der Gleise will ich nur ein einziges Bild zeigen (oben rechts), das die Vorgehensweise gut erläutert. Ganz oben im Bild ist das Meterspurgleis der BOB, das im Perron verlegt und daher etwas erhöht aufgebaut wurde. Die Schwellen sind auf Papier gedruckt und unterlegt, da dieser Bereich dann später mit Gummimatten verschlossen wird, um den Reisenden einen stolperfreien Zugang zum Hauptgleis zu ermöglichen. Darunter ist das BOB-Hauptgleis mit dunkel gebeizten Holzschwellen und gut sichtbaren Pertinaxschwellen, auf welche die Schienenprofile aufgelötet sind. Die kupferfarbenen Schwellen und die Profile erhalten später einen Farbüberzug und fallen nach dem Einschottern nicht mehr auf. Zuunterst im Bild erkennt man eine von mir selbst gebaute Weiche in der Spurweite 4,5 mm, ebenfalls auf Pertinaxschwellen. Die Gleise selbst werden durch

Spurweiten bei Schmalspur

Vorbild	Spurweite	Modell 1:160	Spurweite	
Meterspur	1000 mm	6,25 mm	6,5 mm, Spur-Z- oder N-Meterspurgleise von Kleinserienherstellern, alternativ Selbstbau	Nm
Engspur	800 mm	5 mm	4,5 mm, Z-Meterspurgleise von Kleinserienherstellern, alternativ Selbstbau	Ne



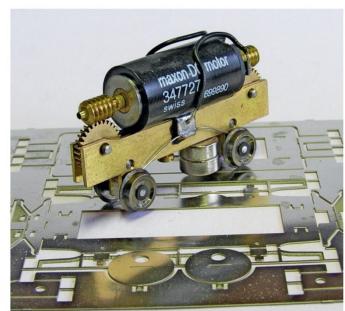
Oben das BOB-Meterspurgleis, dann das BOB-Hauptgleis, unten eine Weiche in Spurweite 4,5 mm.

die Stahlschwellen mit Zahnstangennachbildung (3-D-Druck) rechts dargestellt.

Alle Gleise ruhen zur Geräuschkämmung auf 3 mm dickem Kork. Unter den SPB-Gleisen erkennt man die Eisenstreifen, auf deren Zweck ich später näher eingehen werde. Allein das Thema Gleisbau könnte einen ganzen LOKI-Beitrag füllen. Bei Interesse der Leserschaft könnte ein solch spezieller Bericht zu einem späteren Zeitpunkt erscheinen.

Technik

Die gesamten Gleisanlagen werden analog mit einem selbst gebauten Gleisbildstellpult gesteuert. Für die Meterspur gibt es keine Besonderheiten, lediglich die Technik der winzigen Zahnradlokomotiven ist es wert, näher betrachtet zu werden. Den winzigen, nur 30 mm langen und auf 4,5 mm Spurweite verkehrenden Antrieb entwickelte die Firma sb-modellbau für mich. Um den notwendigen Anpressdruck auf die Gleise zu bringen, ist unter dem Antrieb ein starker



Ein 12-Volt-Maxon-Motor erzeugt auf dem von sb-modellbau in Olching entwickelten Antrieb die Power, um die Loks anzu treiben. Wegen des geringen Gewichts sorgen die gut sichtbaren Neodymmagnete zwischen den Rädern für den erforderlichen Anpressdruck. Je nach Eisengrundlage kann eine einzeln fahrende Lok auch 100% und mehr Steigung schaffen. Für den Modellbetrieb ist dies aber nicht nötig. 250 Promille des Vorbilds reichen völlig aus.

Neodymmagnet montiert. Dessen Magnetkraft greift auf einen Eisenstreifen zu, der direkt unter den Schwellen verlegt wurde. Damit ist es möglich, auch Steigungen von bis zu 25% mit Lok und Vorstellwagen zu befahren. Einem vorbildlichen Zugbetrieb steht also nichts im Wege.

Bahnsteige, Straßen und Plätze

Durch den Unterbau von Kork und Gleismaterial ist die Höhe der Schienenoberkante fest definiert. Alle Straßen und Plätze wurden durch Unterfütterung von entsprechend dickem Material auf die gleiche Höhe

aufgefüllt, um die leider immer wieder auf Modellebahnanlagen zu sehenden «Katzebuckel» zu vermeiden, die es zweifelsfrei in Ausnahmefällen auch beim Vorbild gibt. Kartonagen verschiedener Stärken, vor allem aber extrudierter Polystyrolschaum, bekannt unter dem Namen Styrodur (erhältlich im Baumarkt oder im Architekturbedarf), fanden bevorzugt Verwendung, insbesondere aufgrund des geringen Gewichts und der enormen Stabilität. Als Straßenbelag kam Schleifpapier der Körnungen 300 und 400 zur Anwendung, das passend zugeschnitten auf den Untergrund

geklebt wurde. Gehsteige werden etwa um 0,5 mm erhöht aufgeklebt, Randsteine mit feinen Kunststoffprofilen nachgebildet.

Gullis und Ablaufrinnen

Um die Straßen zu beleben, wurden Löcher für Gullis und Ablaufrinnen eingeschnitten, mit entsprechenden Bauteilen ausgefüllt, und farblich behandelt. Kaum eine Straße ist frei von Ausbesserungen, sodass es realistisch ist, immer wieder neue Streifen und Abschnitte von Schleifpapier einzukleben. Mit etwas Farbe werden diese Bereiche später noch ein wenig verfeinert.

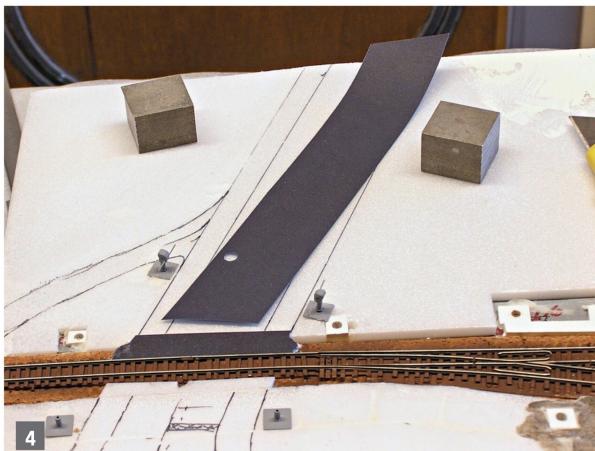
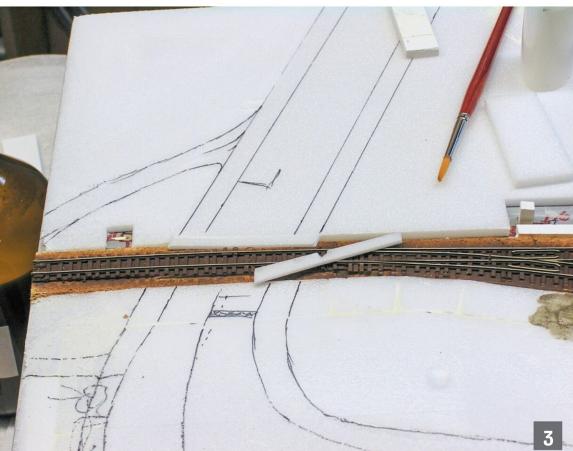
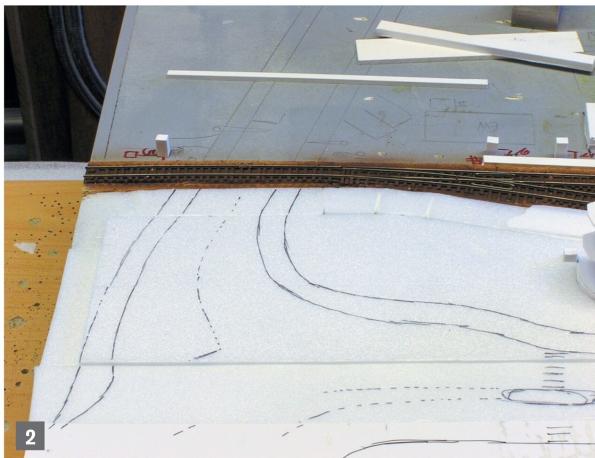
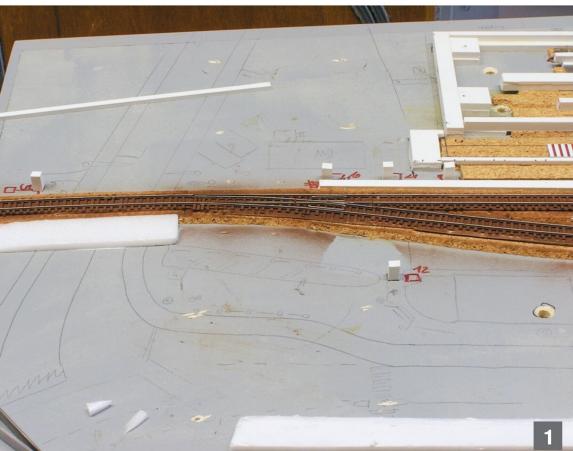


Bild 1: Auf die Grundfläche wurde der Straßenverlauf aufgezeichnet. Erste Styrodurstreifen liegen zum exakten Testen der gewünschten Fahrbahnhöhe bereit.

Bild 2: Die Fläche wird sachte mit Styrodur aufgefüttert und der geplante Straßenverlauf mit einem Filzstift angezeichnet.

Bild 3: Füllstücke werden auch für den unmittelbaren Bereich am Gleis zugeschnitten und eingeklebt.

Bild 4: Ausstattungssteile, hier zum Beispiel die Sockel der Barrierenanlage, werden montiert, bevor der Straßenbelag aus Schleifpapier aufgeklebt wird. Ausschnitte für Gullideckel werden zuvor eingeschnitten. Zum Kleben hat sich der lösungsmittelkreisfreie Montagekleber von Pattex bewährt.

Bild 5: Mit verdünnter Acrylfarbe, in diesem Fall von Revell, erhält die Strassendecke einen Grundaufstrich. Es folgen die Randsteine ($0,5 \times 0,5$ mm Kunststoffprofil) und der Gehsteig (bedruckte Kartonplatte), die exakt zugeschnitten und aufgeklebt werden. Auch beim Vorbild wurde der Teerbelag direkt an den Schienen separat asphaltiert, was ich durch die angesetzten Streifen darstelle. Auch wenn es auf dem Bild nicht so aussieht: der Niveauübergang ist brettaben! Die Ränder werden vorsichtig zugespachtelt, sodass ein harmonischer Übergang zum Schotterbett entsteht.

Bild 6: Die richtige Breite der Verkehrswege ist sehr wichtig, um einen realitätsnahen Eindruck zu erzielen. Die Stellprobe mit zwei N-Pkw verdeutlicht, dass hier alles passt.

Bild 7: Im weiteren Ausbau wird der Feldweg mit feinstem Schotter dargestellt (links oberhalb des Gleises), die Randsteine und Gehsteige ergänzt, alle notwendigen Details im Gleisbett (Kabelkanäle, Kabelschächte, Integra-Zugsicherungselemente und Weichenantriebe) festgeklebt und die Gleise eingeschottert. Zwischen den Schienensprofilen sind Holzbohlen montiert. Diese werden durch feines Holzfurnier dargestellt, in das die Fugen mit einem Skalpell eingesetzt sind.

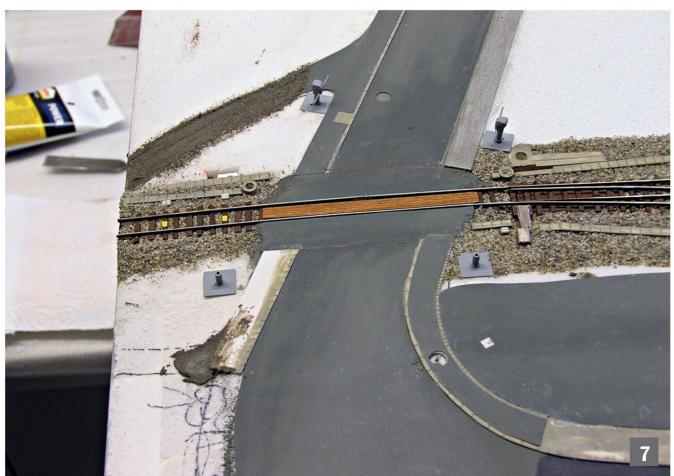
Die Straßenmarkierungen entstanden aus selbst entworfenen und bei einer professionellen Druckerei in Auftrag gegebenen Decals (siehe auch Infobox). Diese werden genau zugeschnitten, gewässert, auf die Straße aufgebracht und mit der Straßenfarbe überpinselt. Die weißen Flächen müssen sofort mit einem Lappen wieder abgewischt werden. Der helle Glanzgrad



5



6



7

nen Decals (siehe auch Infobox). Diese werden genau zugeschnitten, gewässert, auf die Straße aufgebracht und mit der Straßenfarbe überpinselt. Die weißen Flächen müssen sofort mit einem Lappen wieder abgewischt werden. Der helle Glanzgrad

der gedruckten Decals wird so gebrochen und dem Vorbild angepasst.

Bild 8: Anhand der Einmündung zeige ich, wie ich bei der farblichen Gestaltung vorgegangen bin. Gut erkennbar sind die



unterschiedlichen Asphaltfarben der Haupt- und der Nebenstrasse. Die Strassenmarkierungen sind bereits aufgebracht und getrocknet. Die transparenten Teile des Decals glänzen unnatürlich und müssen kaschiert werden. Die Glanzbereiche erhalten mit dem Pinsel etwas Farbe. Nach dem Trocknen sind sie nicht mehr sichtbar. Die Markierungen der Nebenstrasse werden mit der gleichen Farbe übermalt und mit einem Papiertuch wieder sauber gewischt. Typische Abnutzungsspuren der Autoreifen sollten dabei erhalten bleiben.

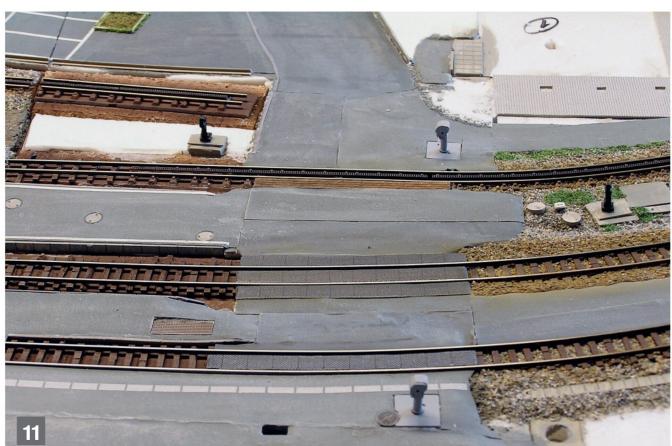


Bild 9: In einem weiter fortgeschrittenen Baustadium zeigt sich der Bahnübergang schon sehr nahe am Vorbild.

Bild 10: Den Decals auf der Hauptstrasse geht es in gleicher Manier an die Leuchtkraft. Danach wird mit feinem Schleifpapier die Strasse geglättet, ganz so, als ob die Autos den Asphalt schon blank gefahren hätten. Mit einem Hauch von Weiss werden die Kanten der Bordsteine betont. Die Farbe wird zuvor auf einem Karton ausgestrichen, bis nur noch sehr wenig Farbe im Pinsel verbleibt.

Bild 11: Am Bahnübergang in Fahrtrichtung Grindelwald lässt sich die Bauweise noch einmal verdeutlichen. Die Perronkanten sind aus höheren Kunststoffprofilen entstanden. Zwischen den einzelnen Steinen sind eingekratzte Fugen, aufgefüllt mit Polystyrol und beklebt mit Schleifpapier. Gullis verschiedenster Formen beleben die Oberfläche. Die unterschiedlichen Farben zeigen die häufigen Ausbesserungen. Die taktilen Bahnsteigbegrenzungstreifen sind gedruckte und leicht gealterte Decals. Zwischen den Gleisen befinden sich ebenfalls gedruckte Decals, welche die Hartgummimatten darstellen. Feines Holzfurnier wurde dort verarbeitet, wo beim Vorbild das gleiche Material verwendet wurde.

Bei allen Arbeiten am Gleis: Fahren Sie die Gleise mit den zum Einsatz kommenden Lokomotiven während der Bauphase häufig auf und ab. Prüfen Sie stets das Einhalten der korrekten Freiräume für die Spurkränze, und lassen Sie keinesfalls etwas vom an das Profil anstossenden Material über die Schienenoberkante hinausgucken.



Decals

Decals, umgangssprachlich als Nassschiebebilder bezeichnet, kann sich ein Modellbahner bei spezialisierten Druckereien erstellen lassen. Die Motive werden dazu mit einem Zeichenprogramm entworfen und in einer Datei an die Druckerei geschickt. Klassisch entstehen die Decals auf einer transparenten Folie, die so dick ist, dass sie die Lösungsmittel der verwendeten Farbe aufnimmt. Solche Decals sind glatt und glänzend und können je nach verwendetem Drucker in höchst brillanten Farben entstehen, die fotorealistisch sind.

Seit einigen Jahren finden zunehmend UV-Drucker Verwendung. Hierbei übernimmt das UV-Licht das Aushärten der Tinte, und es kann direkt auf ein Objekt gedruckt werden. Mittlerweile werden viele

Modelle auf diese Weise «digital» bedruckt. Die Farbe dringt dabei nicht in das Trägermaterial ein, sondern wird oben aufgetragen, was den Modellen eine manchmal unerwünschte Strukturierung gibt. Gleichzeitig werden die Drucke seidenmatt und etwas rau.

Ich habe mir für meine Decals genau diese Eigenschaft zunutze gemacht und die Motive von einer Druckerei im UV-Verfahren erstellen lassen. Die Grafikelemente wurden in mehreren Ebenen angelegt und in Schichten übereinander gedruckt. Dabei entsteht eine Art von 3-D-Effekt, der den Decals zusätzliches Leben einhaucht. So kann man die Struktur der Gullideckel und der Hartgummimatten nicht nur sehen, sondern auch fühlen.

Michael Bange



Bau | Diorama mit den RhB-Hinterrheinbrücken von Reichenau in 1:160

Die Schwestern vom Hinterrhein

Diesmal hat es die alte und die neue Hinterrheinbrücke getroffen: Karl-Ernst Klee hat die beiden RhB-Bauwerke sehr gekonnt im Massstab 1:160 in einem Diorama umgesetzt. Ein Novum stellt die Tatsache dar, dass Klee diesmal höchstpersönlich vor Ort war, um Mass zu nehmen – normalerweise baut er gemäss Informationen aus dem Internet und aus Büchern.



Von Karl-Ernst Klee (Text/Fotos)

Die alte Hinterrheinbrücke wurde 1895 erbaut und steht unter Denkmalschutz. Sie ist 152,20 m lang, besteht aus einem genieteten Stahlfachwerk und ist dreifeldrig, wobei der mittlere Teil eine Spannweite von 63 m hat. Er liegt auf zwei gemauerten Pfeilern auf. Erbauer der Stahlkonstruktion war die Firma Bell AG aus Kriens bei Luzern, bekannt durch die geniale Konstruktion der Steffensbachbrücke an der Furka-Bergstrecke.

Da die Brücke nur eingleisig ist, war sie bei zunehmendem Verkehr ein Nadelöhr. Deswegen plante die Rhätische Bahn (RhB) eine zweite Brücke für die Albul-Bernina-



Von der A 13 (E 43) aus sind die zwei Eisenbahnbrücken über den Hinterrhein gut zu sehen.



Die alte und die neue Brücke führen parallel über den Hinterrhein bei Reichenau.

Anlage



Die Portale der alten Brücke wurden aus Sperrholz gefertigt.



Für die Brückenteile verwende ich verschiedene Evergreen-Profilen.



Das neue Teil der alten Brücke über die Strasse ist auch leicht gebogen.

Linie, um die alte Brücke zu entlasten. In einem Architekturwettbewerb wurde die neue Brücke des Londoner Architektenbüros Flint & Neill ausgerufen und von der Ingenieurgemeinschaft Walt Galmarini und Displing + Weitling geplant. Die Stahlarbeiten wurden von der Firma Toscano ausgeführt. Die neue Brücke wurde am 18. Oktober 2018 eingeweiht.

Das moderne Bauwerk mit dem Namen «Sora Giuvna» (Junge Schwester) hat eine Länge von 198,50 m. Es handelt sich um eine Stahlkonstruktion, die als Trog ausgebildet ist. Die Brücke steht auf drei V-förmigen Stahlpfeilern und ist 6,30 m breit, und der Trog hat eine Höhe von 1,70 m. Die Junge Schwester ist in Richtung Reichenau leicht gekrümmt. Die Gleise be-

stehen aus Betonschwellen, die eingeschottert sind. Die Fahrbahnen beider Brücken sind gleich hoch. So geht der Verkehr über die alte Brücke in die Surselva und über die neue Querung Richtung Albula-Linie.

Das Diorama

Das Brückensegment hat eine Abmessung von 146×41 cm. Es basiert auf einer Sperrholz- und einer 20 mm dicken Styrodurplatte. Das Gelände wurde ebenfalls aus diesen Platten aufgebaut. Das Strassenraster wurde aus Sperrholz zugeschnitten und mit Strassenfarbe von Heki gerollt. Die Markierung der Fahrbahn wurde mithilfe von Klebeband von Frog, das sehr gut vor dem Unterlaufen der Farbe schützt, mit weißer Farbe aufgemalt. Anschliessend

habe ich die Platte schön auf das Styrodur aufgeklebt.

Die neue Brücke wurde aus Kunststoff gefertigt, da sie eine Biegung hat. Dafür nahm ich den Deckel eines Kabelkanals, der eine Breite von 40 mm hat. Um die Biegung zu erreichen, habe ich das Teil an fünf Stellen eingeschnitten und mit einer dünnen Kunststoffplatte an den eingeschnittenen Stellen verklebt. Die Brücke hat eine Länge von etwa 1220 mm. Um das trapezförmige Profil der Trogbrücke herzustellen, klebte ich seitlich Winkelprofile von Evergreen an. Außen brachte ich einen Streifen an, den ich aus einer 1 mm dicken Polystyrolplatte zurechtgeschnitten habe.

Die Stützen sind aus Holz, ich habe sie mit Betonfarbe angemalt. Die beiden V-för-



Die fast vollendete alte Brücke bekommt ein Revell-53-Farbkleid.



Der Flussgrund wird grün-blau gestrichen und anschliessend ausgegossen.



Das Sperrholzportal der neuen Brücke bekommt einen Betonanstrich.



Die Unterseite der Brücke beklebe ich mit dem Evergreen-Profil 144.

Anlage



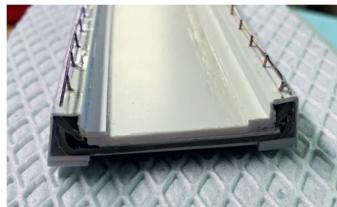
Die futuristisch anmutenden Pfeiler der neuen Hinterrheinbrücke fertige ich aus Holz und klebe sie mit Ponal zusammen.



Die Strasse, ausgesägt aus einer dünnen Sperrholzplatte, wird mit Farbe von Heki gerollt, die Fahrbanhmarkierung wird aufgemalt.



Die neue Brücke erhält an beiden Seiten ein halbiertes Sommerfeldt-N-Geländer.



Profil des Brückentroges, aufgebaut aus Kabelkanalabdeckung und Evergreen-Profilen.



Die beiden Brücken treffen über der Strasse zusammen.

migen Träger, die beim Original aus Stahl sind, fertigte ich aus Holzleisten. Sie haben eine Spannweite von 155 mm.

Ebenso aus Holz ist die V-Stütze an der Strasse. An der Unterseite der Brücke habe ich dem Vorbild entsprechend in immer gleichbleibendem Abstand Streifen des Evergreen-Profil Nr. 144 geklebt. Im Brückentrog links und rechts wurde ein Streifenprofil als Gehweg neben dem Gleis angebracht. Das kleine Geländer entlang der Brüstung besteht aus einem halbierten

Sommerfeldt-Geländer in der Baugröße N. Zum Einkleben des Geländers habe ich in der Brücke mittig Löcher gebohrt. Danach wurde die gesamte Brücke mit Revell 76 lackiert.

Die alte Brücke entstand ebenfalls aus Evergreen-Profilen. Sie besteht aus drei Teilen. Zwei sind 263 mm, der Mittelteil ist 360 mm lang. Die Brückenköpfe bestehen aus Sperrholz. Die «alte Schwester» wird angebaut renoviert, es ist punktuell zu Umbauten gekommen. Im Internet habe ich

dazu aber keine Bilder gefunden. So habe ich das Original besichtigt. Danach hatte ich die Brückenköpfe anzupassen. Unten in der Brücke befindet sich jetzt zudem ein Steg für Fußgänger, über den man auf die andere Seite des Hinterrheins gehen kann. Leider endet der Weg an einem Zaun. Der Steg ist im Modell in vereinfachter Form vorhanden, und auch die Türen in den Brückenköpfen sind angedeutet. Auf die Brücke klebte ich rechts und links ein Geländer von Vollmer. Der Laufsteg ist aus geätztem Mes-

sing und von Weinert. Er wurde vor dem Aufkleben leicht lackiert. Die gesamte Brücke besprühte ich im Revell-Farnton 53. Die Pfeiler am Fluss sind aus Holz und wurden mit Steinplaster von Merkur beklebt.

Die Gleise auf der alten Brücke sind von Minitrix. Sie haben Holzschwellen und wurden vor dem Aufkleben mit Rostfarbe gealtert. Die Betonschwellengleise auf der neuen Brücke sind von PECO. Nach dem Aufkleben wurden sie mit Schotter Nr. 09174 von Noch im Spüli-Weissleim-Verfahren eingeschottert und anschliessend leicht gealtert. Die Oberleitungen habe ich komplett aus Messing und verkupfertem Eisendraht zusammengelötet. Dies war notwendig, da es von Sommerfeldt Fahrdrähte in dieser Länge nicht gibt.

Das Wasser des Hinterrheins besteht aus Woodland C1211 und wurde nach der farblichen Gestaltung des Flussbettes eingegossen. Nach der Trocknung wurden die Wellen mit Woodland C1212 angedeutet und mit weisser Farbe etwas betont. Die Büsche und Bäume bestehen aus Naturmaterial und sind von Heki. Den Hintergrund malte ich auf eine 6-mm-Platte.

Die beiden Brücken zu bauen, war sehr arbeitsintensiv. Vor allem die Recherche der Abmessungen war sehr schwierig. 



Gesamtansicht des Dioramas mit selbst gemaltem Hintergrund.

Bau | Gebäude mit Aussenwerbung detaillieren

Werbung an Fassaden und auf Dächern

Leere Brandmauern und Dächer haben Werber schon immer gerne für ihre Botschaften verwendet. Ganz zur Freude der Hausbesitzer, die für Nebeneinnahmen einen offenen Geldbeutel haben. Weil solche Werbung oft in Bahnhofsnähe zu finden war und teilweise auch noch ist, bietet sich eine Modellumsetzung an.

Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

Städte haben mich schon immer fasziniert, und wenigstens ansatzweise sollte auch auf unserer kleinen Modellebahn, die an dieser Stelle schon mehrmals Thema war, ein urbanes Zentrum angedeutet werden. Die gewählte Epoche ist

Anfang der 1970er-Jahre, genauer noch 1973, aus Gründen, die hier nicht erläutert werden müssen.

Einen Grund kann ich trotzdem nennen: Es gab noch deutlich mehr alte Bausubstanz, und es war noch nicht alles so schön

sauber und gepflegt wie heute. Mir gefallen heruntergekommene Hinterhöfe ebenso gut wie schmutzige Hausfassaden und auffällige Aussenwerbung an Fassaden und auf Dächern. Vor allem direkt auf die Fassade gemalte Werbung ist heute nur noch selten



zu finden, weil es schlicht kaum noch freie Fassaden gibt. Immerhin: Die Fassadenwerbungen an den Gebäuden bei der Einfahrt in den Bahnhof Basel kennt wohl jeder Eisenbahnfreund, und diese werden sogar aktualisiert. Leider, denn mir haben die alten, vom Wetter verwaschenen und grafisch stilisierten viel besser gefallen.

Nassschiebebilder

Wer nicht auf die fertigen Nassschiebebilder (Decals) der verschiedenen Hersteller zurückgreifen möchte und etwas mehr Individualität bevorzugt, wird zuerst ein wenig Zeit in die Suche nach Vorlagen investieren müssen. Die einfachste Form von Fassadenwerbung sind schlichte Firmenlogos, und solche sind für diverse Epochen zahlreich im Internet zu finden (siehe Box).

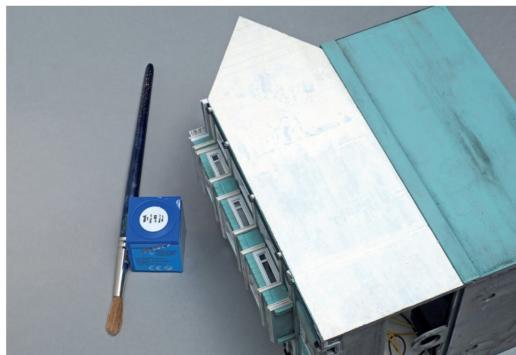
Aufwendigere Vorlagen, wie die hier gezeigte, finden sich entweder online auf Google, in einem Internetarchiv oder beim Stöbern in Büchern und Zeitschriften. Das alles kann richtig viel Zeit beanspruchen, und man sollte sich dadurch nicht abschrecken lassen.

Findet man ein farbiges Bild in ausreichender Qualität (Auflösung 300 dpi in der benötigten Größe), kann dieses mithilfe einer Bildbearbeitungssoftware entzerrt (leider sind die Fassaden nur selten exakt von vorne fotografiert) und in der Größe an das Modell angepasst werden. Findet man aber nur Fotos in Schwarz-Weiss, geht die Suche nach einer farbigen Vorlage, die umgewandelt werden kann, weiter.

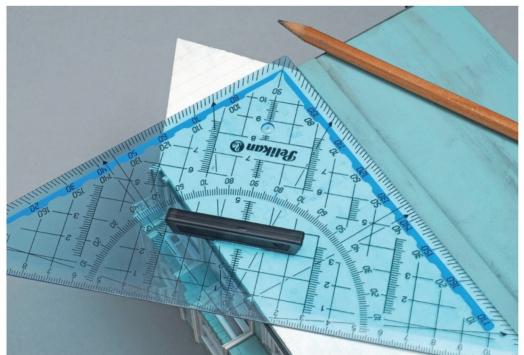
Unsere Modellbahn spielt bekanntlich in Norwegen, und so musste ein landes- und

zeittypisches Motiv gefunden werden. Norwegen besaß früher eine eindrückliche Tabakindustrie mit eigenen Zigarettenmarken – etwa vergleichbar mit den Schweizer «Stumpen» – und die Werbung von Blue Master mit dem stolzen Pferd vor dem Vollmond gefiel mir außerordentlich gut. Es entsprach genau dem, was ich suchte, denn heute wäre Zigarettenwerbung in dieser Form sicher verboten. Zudem gab es die Marke eben nur in Norwegen.

Das Bild mit der Werbung auf der Hausfassade war zwar lediglich schwarz-weiß, doch fanden sich zahlreiche farbige Plakate und Logos im Internet, aus welchen schließlich das Pferd und die Schriften gewonnen werden konnten. Aber zugegeben: Es kostete mehrere Stunden Arbeit am Computer, bis die Vorlage meinen Vorstel-



In einem ersten Schritt wurde die Wand des Mehrfamilienstadthauses vorbereitet, indem sie nicht ganz deckend in Weiss gestrichen wurde.



Um die Pinselführung des Farbverlaufs von dunkel bis hell etwas zu vereinfachen, wurden mit einem Bleistift horizontale Linien gezogen.



Der Farbverlauf wurde strichweise von dunkel bis hell aufgetragen. Schrittweise wurde der dunklen Farbe mehr Weiss beigemischt.



Für die farbigen Linien wurde die Wand abgeklebt. Farbverläufe konnten nach dem Entfernen des Klebebandes mit etwas Weiss korrigiert werden.

lungen entsprach. Es wäre sicher viel einfacher gewesen, das ganze Bild als Decal auf die Fassade zu kleben, doch wäre dies kaum ohne Luftblasen möglich gewesen und hätte so schliesslich auch zu keinem befriedigenden Resultat geführt.

So entschied ich mich für eine kombinierte Vorgehensweise: Die horizontalen Linien und der Verlauf des Nachthimmels von dunkel bis hell sollten mit einem Pinsel gemalt und nur das Pferd mit dem Mond und die Schriften würden als Nassschiebbilder aufgebracht werden.

Die Decals wurden bei einem Dienstleister bestellt, von denen es zahlreiche in den verschiedensten Preislagen gibt. Ich hatte mich für einen preiswerteren entschieden, denn das Motiv musste nicht die hohen Anforderungen für die Beschriftung an einem Fahrzeugmodell erfüllen.

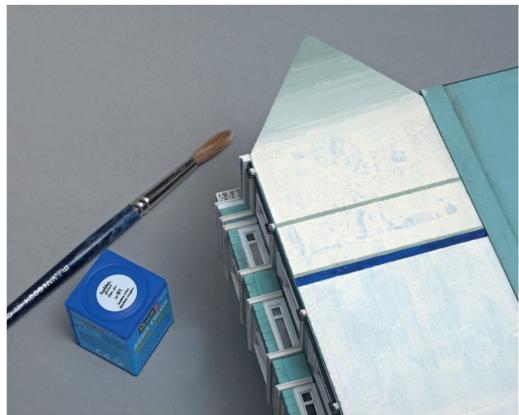
Der Decalbogen kam schnell und die Angst, dass das ganze Vorhaben misslingen könnte, unmittelbar danach. So blieb der Bogen einige Monate liegen, während deren ich mich mit dem Aufbringen von Decals auf unebenen Flächen beschäftigte. Schliesslich fand ich in einer Gruppe der sozialen Medien das Bild einer perfekt aufgetragenen Werbung auf einer Backsteinwand. Der Modellbauer verriet mir freundlicherweise sein Geheimnis, das eigentlich aus zwei Flüssigkeiten bestand: Micro Set und Micro Sol des amerikanischen Anbieters Microscale! Diese waren schnell bestellt, und es konnte weitergehen.

Malerarbeiten

Zuerst wurde die vorgesehene Hausfassade mit matter Farbe weiss gestrichen. Zwei Aufträge genügten, denn die Farbe sollte nicht

komplett deckend sein. Der leicht durchsimmernde Untergrund ergab so automatisch den ersten Schritt zur Alterung.

Die horizontalen Linien wurden mit Bleistift sanft vorgezeichnet, ebenso entstanden Linien im Bereich des Himmels. Sie sollten helfen, den Farbverlauf von dunkel bis hell möglichst horizontal auftragen zu können. Der Verlauf musste «nass in nass» gemalt werden, wozu von beiden Farben reichlich auf einen Karton gegeben wurde. Nachdem die Fassadenspitze in der dunkelsten Farbe gestrichen war, wurde für jeden weiteren Pinselstrich etwas mehr Weiss beigemischt, bis dann die Mischfarbe schliesslich selbst beinahe weiss war. Das Resultat war einigermassen brauchbar, wenn auch etwas schräg, ich hoffte deshalb, dass die Unzulänglichkeiten nach der Alterung nicht mehr sichtbar sein würden.



Die ganze Fläche, auf welcher später die Decals platziert werden sollten, musste vorher mit klarem Glanzlack vorbereitet werden.



Die Decals wurden einzeln aufgebracht, der Untergrund wurde mit Micro Set eingepinselt, einem Weichmacher, welcher die Haftung erhöhen soll.



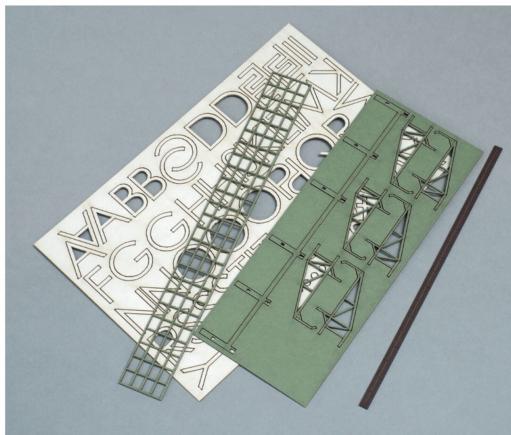
Nach 24 Stunden wurden Luftblasen aufgestochen und Micro Sol aufgetragen.



Nach weiteren 24 Stunden erfolgten ein bis zwei Schutzschichten aus mattem Klarlack.



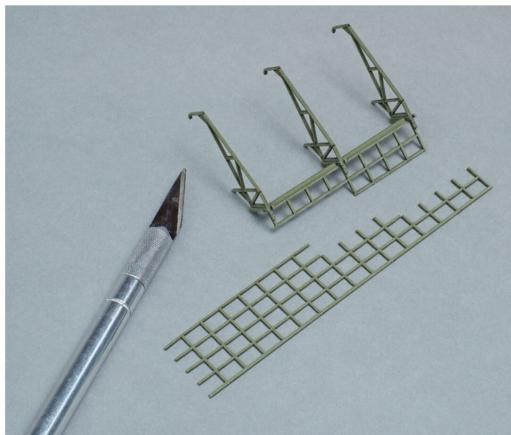
Beim Finish wurde die unnatürliche Leuchtkraft der Decals mit «Kreideweiss» reduziert.



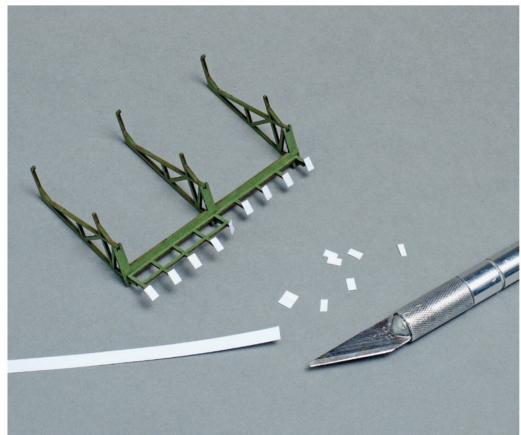
Von Joswood gibt es einen Laser-cut-Bausatz für die Gestaltung individueller Dachwerbung, mit dem ein ideales Gerüst gebaut werden kann.



Das im Internet gefundene Logo wurde ausgedruckt und auf Karton aufgeklebt. Ein zweiter Ausdruck half bei der Ausrichtung der Buchstaben.



Aus Restmaterial des Gitterstruktur-Bausatzes entstand die Tragekonstruktion, die später auf dem Dach des Stadthauses montiert wurde.



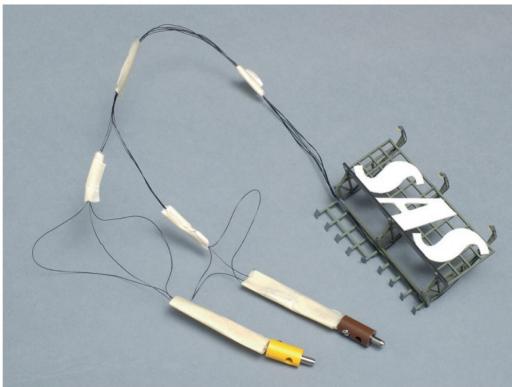
Die Montagebleche entstanden aus kleinen an die Tragekonstruktion angepassten Papierstückchen, die mit Weissleim angeklebt wurden.



Zur korrekten Ausrichtung wurde die Tragekonstruktion für die Reklame sanft auf die Dachfläche gedrückt, solange der Leim noch nass war.



Die winzigen warmweissen Leuchtdioden wurden mit Weissleim verklebt und die glänzenden Klebestellen zusätzlich mit matter Farbe getarnt.



Die dünnen Stromkabel der Leuchtdioden wurden nach Farben getrennt zusammengefäßt und fanden schliesslich zu dritt in einem Stecker Platz.



Die Konstruktion wurde montiert und mit Farbstiften fein säuberlich Schmutzspuren von den Montageblechen auf das Blechdach gezeichnet.



Solche Fassaden- und Dachwerbungen versprühen den Charme der 1970er-Jahre und lassen das Haus erst noch realistischer aussehen ...



... und wenn dann das fertige Gebäude seinen Platz auf der Eisenbahn-anlage gefunden hat, kann man richtig Freude an seinem Werk haben.

Die einzelnen Linien im unteren Bereich wurden mit Malerabdeckband abgeklebt und mit dem Pinsel bemalt. Weil sich die Farbe infolge der Kapillarwirkung ihren Weg sucht, sind Ausfransungen an den Rändern nicht ganz zu vermeiden. Sie können mit Weiss korrigiert werden.

Nach dem Trocknen wurde der ganze obere Bereich mit Klarlack glänzend lackiert. Dieses ungewöhnliche Vorgehen hatte ich im Bericht eines Militärmödellbauers gelesen, und es klang irgendwie sehr nachvollziehbar, dass Decals auf Glanzschichten besser aufgetragen werden können und auch besser haften.

Decals aufbringen

Das Nassschiebebild wurde zuerst in vier sinnvolle Einzelteile ausgeschnitten und anschliessend Stück für Stück aufgebracht. Bis sich das benetzte Schiebebild vom Trägerpapier lösen liess, wurde die vorgesehene Stelle der Fassade mit Micro Set ein-

gepinselt. Diese Lösung ist ein Weichmacher und soll zugleich die Haftung erhöhen. Sobald das Decal mit Zahnstocher und Wattestäbchen ausgerichtet und die überschüssige Flüssigkeit abgetupft ist, sollte es nicht mehr berührt werden. Nachdem alle vier Kleber aufgebracht waren, musste das Modell für 24 Stunden zum Trocknen gelegt werden. Dies wird mehrmals betont, und ich habe mich daran gehalten.

Am nächsten Tag kam Micro Sol zur Anwendung, eigentlich ein noch stärkerer Weichmacher. Wo an den Decals noch Luftblasen vorhanden waren, wurden diese zuerst mit einer feinen Nadel aufgestochen. Danach wurde das ganze Bild mit der Flüssigkeit eingepinselt, die sich selbst den Weg an die richtigen Stellen suchte. Es folgten weitere 24 Stunden Trockenpause. Gemäss Herstellerangaben kann der Vorgang mit Micro Sol mehrmals wiederholt werden.

Ich klebte allerdings die restlichen noch leicht aufstehenden Ecken und Kanten der

Bilder mit mattem Klarlack auf die Fassade, was gut funktionierte. Um die Nassschiebebilder zu schützen, folgten zwei Schichten mit mattem Klarlack, der gleichzeitig den Glanz zum Verschwinden brachte.

Nun folgte die für mich schönste Arbeit, das Altern mit Farbpigmenten. Mit «Steinkreide» wurde zuerst die Leuchtkraft des Decals gebrochen. Danach folgten verschiedene Schwarz- und Brauntöne, die immer vertikal von oben oder unten verstrichen werden sollten, jedoch nie horizontal, was an einer Fassade unnatürlich aussen würde.

Dachwerbung

Ich bin ein Fan der Laser-cut-Bausätze von Oswood und finde das Arbeiten mit Karton einfacher sinnlicher und angenehmer als mit Kunststoff. Als Neuheit 2020 präsentierte der Hersteller eine filigrane Konstruktion für individuelle und beleuchtete Dachwerbe – diese musste ich haben.

Der Bausatz lässt sich wunderbar den individuellen Bedürfnissen anpassen, die Teile sind mit dem Skalpell leicht zu bearbeiten. Von Haus aus ist er für längere Beschriftungen auf Flachdächern vorgesehen. Dafür liegen reichlich Buchstaben bei, und jeder Modelbauer kann sich seine Firma selbst erfinden. Auf dem mir zur Verfügung stehenden Dach reichte der Platz allerdings nur für weniger als die Hälfte der ganzen Konstruktion. Es musste also ein sehr kurzer Name, ja sogar nur ein Logo gefunden werden, das für sich selbst stand. Schliesslich fand ich die Abkürzung SAS für «Scandinavian Airlines System», natürlich in einer komplett anderen Schrift, aber die Idee gefiel mir. Ich fand im Internet das Bild eines alten Flugtickets mit dem Aufdruck des alten Logos in ausreichender Qualität.

Das Logo wurde wiederum am Computer auf die passende Höhe von 20 mm verkleinert und zweimal ausgedruckt. Das erste Logo wurde auf Karton geklebt, ausgeschnitten und hinten weiss eingefärbt. Danach konnte es auf die Tragekonstruktion gelegt und vorne ebenfalls bemalt werden. Der zweite Ausdruck diente als Montagehilfe und wurde einfach hinter die Tragekonstruktion gelegt, damit die schrägen Buchstaben korrekt platziert werden konnten.

Weil die Dachwerbung wie erwähnt für Flachdächer gedacht ist, musste die Stützkonstruktion für die Dachschräge ergänzt werden. Dazu bot sich idealerweise das Restmaterial der Tragekonstruktion an, welches zugeschnitten, aufgeklebt und direkt am Dach angepasst wurde. Als Montagebleche wurden Papierstücke von etwa 3 x 5 mm zugeschnitten und mit Weissleim angebracht. Zur korrekten Ausrichtung der Bleche an die Dachschräge wurde die ganze Konstruktion, solange der Leim noch nass war, sanft an das Dach gedrückt. Die Papierbleche richteten sich so fast automatisch korrekt aus, danach konnte die ganze Konstruktion zum Trocknen beiseitegelegt werden.

Die Beleuchtung erfolgte mit Leuchtdioden von Viessmann, die es im Fünferpaket in verschiedenen Farbtemperaturen gibt. Ich habe mich für die warmweissen (3560) entschieden. Die Montage an die dafür vorgesehenen Stellen erfolgte wiederum mit Weissleim. Ich verwende diesen Kleber ziemlich universell, vor allem auch bei so feinen Dingen wie einzelnen LEDs. Denn

sowohl Kunststoff- als auch Sekundenkleber könnten die Materialien angreifen; zudem würden sie keine zuverlässige Verbindung zum Kartonmaterial schaffen.

Wie die Montage selbst war auch die Kabelführung eine diffizile Angelegenheit. Die Kabel wurden hinten an den Lampenträgern nach unten geführt und unterhalb der ganzen Konstruktion zusammengefasst. Auch hier half der Express-Holzleim von Joswood, die Klebestellen wurden danach mit grauer Farbe getarnt. Bei dieser Gelegenheit bekamen auch die Montagebleche ihren grauen Anstrich. Nun war auch der richtige Moment für eine sanfte Alterung der Konstruktion, wiederum mit Farbpigmenten.

Um den Kabelsalat zu bändigen, wurden die hauchdünnen Anschlusskabel mit Klebeband zusammengefasst, am Ende nach elektrischen Polen getrennt. Um das Ganze zu vereinfachen, wurden alle drei Kabelenden je Farbe in einem Stecker zusammengefasst. Es hätten sogar noch mehr Platz gefunden. Schliesslich konnte die Konstruktion auf dem Dach montiert werden –

wiederum mit Holzleim. Ganz zum Schluss wurden auf dem Blechdach Schmutzspuren unterhalb der Montagebleche mit Farbstiften aufgebracht.

Nach Abschluss all dieser Arbeiten bildet die ursprünglich unauffällige Brandmauer nun einen echten Blickfang, und beide Werbebotschaften sind vom Bahnhof aus wunderbar zu sehen. 

Bekannte Schweizer Marken, deren Logos im Internet gefunden werden können:

Hero
Bally
Fogal
Swissair
Rössli (Zigarren)
Ovomaltine
Villiger Velos/Zigarren
Caran d'Ache
Uhren (Rolex)
Biersorten (regional)
Banken



Besonders stimmungsvoll wirkt die beleuchtete Dachwerbung natürlich in der Nacht.



Porträt | Die Geschichte einer Modelleisenbahn anlage in Spur H0

Die kleine Welt von Marc

Nicht jedem ist es möglich, dass er sich seinen Traum in Gestalt einer Modelleisenbahn anlage selbst erfüllen kann. So hat ein gesundheitlich angeschlagener Unternehmer einen Notfallplan umgesetzt. Daraus entstand ein kleines Team, das die Freude an der Modelleisenbahn teilt. Bruno Niederhauser, ein Mann der ersten Stunde, erzählt über Aufs und Abs.

Von Bruno Niederhauser (Text) und Team Marc (Fotos)

Ein gesundheitlich angeschlagener Unternehmer wünschte sich eine Eisenbahn anlage. Doch wie kommt man dazu? Er platzte in ein entsprechendes Interessat in der LOKI. Prompt meldeten sich einige Leute. Die Wahl fiel auf drei Personen, darunter zwei Pensionäre und einer, der sich noch im Arbeitsprozess befand. Deshalb einigte man sich für den Bau an der Anlage jeweils auf Samstagvormittag. Das Finanzielle wurde fein säuberlich und gut schweizerisch vertraglich geregelt. Da die Modellanlage im gleichen Haus gebaut werden sollte, gab es an den besagten Bausamstagen ein gutes Mittagessen

zusammen mit dem Unternehmer. Dieser hatte auch gewisse Vorstellungen von der künftigen Anlage. Nach einigen Diskussionen hatte das Team einen Plan, im Kopf, nicht auf dem Papier.

Der Bau

Das Holzgrundgerüst der Anlage wurde von einem externen Schreiner zubereitet und vormontiert, sodass die Teile noch in den Lift passten. Am endgültigen Standort schraubte das Team die Teile zu einem 5×2 Meter grossen Tisch zusammen. Darauf sollte die künftige Anlage in den Spuren H0 und H0m gebaut werden. Das war

vor knapp zehn Jahren, heute sind wir in der Endphase. Es sollte eine reine Fanta sieanlage ohne bestimmte Vorbilder oder Epochen werden. Es fährt, was gefällt! Das Rollmaterial wurde bzw. wird vom Unternehmer eingekauft.

Nun entstand langsam eine Eisenbahn anlage mit links und rechts je einem Berg, vorne in der Mitte einem grossen Hauptbahnhof, im Hintergrund einem Schmal spurbahnhof und auf den beiden Bergen je einer Bergstation. Schienen wurden verlegt, manches passte nicht so, wie es die Erbauer in Gedanken zurechtgelegt hatten, es musste umdisponiert werden. Ab und



Der Gleiswandel erhielt vorsorglich eine Oberleitung für alle Fälle.



Ein kleineres Problem wird behoben, wobei alle Hand anlegen.



Neben der Stadthauszeile hat sich der Wochenmarkt platziert. Davor befinden sich die ertragreichen Schrebergärten einiger Stadtbewohner.



Da gabs wohl ein Missverständnis. Während die ohnmächtige Frau noch im Ladenlokal liegt, tragen die Metzger eine Sau aus der Metzgerei Aeschlimann.



Das «Bahnhöfli» bietet Kaffee, Kuchen und natürlich auch Bier an. Und dem Schmalspurbahn-freund bietet sich eine schöne Aussicht.

zu musste man auch auf etwas Geplantes verzichten. Nachdem die Gleisverlegung des Spur-H0-Bereichs abgeschlossen war, begann die Verkabelung, und die Gerüste für die beiden Berge nahmen Gestalt an. Hans übernahm die Gestaltung des linken Berges, ich die des rechten.

Hans hatte zu dem Zeitpunkt bereits Krebs und war sehr glücklich, dass er hier mitihelfen konnte. Wir liessen ihm für die Gestaltung des Berges freie Hand. So entstanden der schöne Steinbruch und die Schneelandschaft mit der eindrücklichen Lawine. Kurz nach deren Fertigstellung verstarb Hans leider. Als Erinnerung an ihn erhielt das Kieswerk seinen Namen, und die nachträglich eingebaute Bergstation erhielt den Namen «Risenalp».

Im Untergrund entstanden zwei Schattenbahnhöfe mit zusammen 16 Gleisen und je einem Durchfahrtsgleis. Auf der einen



Triebzüge des nationalen und internationalen Verkehrs treffen sich im Hauptbahnhof.



Der Schmalspurbahnhof mit dem Glacier-Express.

Seite führt ein doppelspuriger Wendel, auf der anderen Seite eine Rampe nach oben.

Auch der für die PC-Steuerung Verantwortliche zog sich aus dem Team zurück, er war wohl durch die Bausituation überfordert. Aus diesem Grund wurden die gesamte Elektrik und die Gleisanlagen im Bahnhofsbereich umgebaut.

Verändert in die Zukunft

Im Lauf der Zeit gab es weitere personelle Veränderungen. Nun sind wir ein Fünfer-Team, ich nenne es in diesem Bericht «Team

Marc», mit Spezialisten in verschiedenen Fachrichtungen: PC-Steuerung, automatisiertes Faller-Car-System, Elektrik, Gelände- und Häuserbau. Ich bin der Einzige, der von der ersten Stunde an dabei ist und übernahm nach dem Umbau den grössten Teil der Verkabelung. Daneben veränderte ich einige Bausatzhäuser, die Hans während seiner Krankheit zur Therapie zu Hause oder im Spital zusammengebaut hatte. Auffällige Lichteffekte, etwa im Bordell, baute ich nachträglich in einigen Gebäuden ein. So ist im hell erleuchteten Zimmer, Viess-

mann sei Dank, eine Bettszene zu sehen. Der unterirdische Bahnhof «Inmontagna» und die dazugehörende Bergstation in Anlehnung an das Porta Alpina, das im Original nicht gebaut wurde, entstanden bei mir ebenfalls in Heimarbeit.

In den gekauften Bausatz-Stadthäusern hatten die Geschäfte alle typisch deutsch klingende Namen, die für unseren Einsatzzweck umgetauft wurden. So gibt es unter anderem ein Hotel Adler und eine Metzgerei Aeschlimann. Im Laden dieser Metzgerei liegt eine ohnmächtig gewordene Frau



Bei der Bergstation «Inmontagna» gibt es ein Restaurant.



Im Innern des Berges befindet sich der moderne Bahnhof «Inmontagna».



Die meisten Pendler kommen wohl mit dem Velo zum Bahnhof, der Veloständer ist beinahe bis auf den letzten Platz ausgebucht.

am Boden, statt dieser wird eine Sau abtransportiert. Wohl eine Verwechslung!?

Betrieb auf der Anlage

Wie bereits erwähnt fährt auf dieser Anlage, was gefällt. So können sich mal der BLS-Mutz und der berühmte schwedische Erzzug im Bahnhof begegnen. Auch ein «Big Boy» ist vorhanden, er erwischte aber die für ihn zu engen Kurven nicht und steht nun in der Vitrine. Etliche Personen- und Güterzüge verschiedenster Hersteller drehen munter ihre Runden, erscheinen mal hier, mal dort.

Auch im H0m-Bereich ist einiges los, es teilen sich verschiedene Bahngesellschaften die Gleise. Die Züge fahren auf der einspurigen Strecke abwechselungsweise in beiden Richtungen. Eine Kreuzungsstelle am vorderen Bahnhof und eine im hinteren Bereich ermöglichen einen abwechselungsreichen Betrieb. Am Schmalspurbahnhof startet zudem die Zahnradbahn auf den rechten Berg. Sie windet sich durch Tunnels und eine Steinschlaggalerie hinauf, vorbei am kleinen Haltepunkt «Saint Marc».

An der Rückwand der Anlage hängt ein riesiges Poster der Jungfraubahn aus der Urzeit und direkt davor fährt sie, diese Jungfraubahn, allerdings in Spur H0m.



Der Steinbruch mit dem Kieswerk. Links oben befindet sich der Aussichtspunkt «Risenalp».



Der Haltepunkt «Saint Marc» war ein Geburtstagsgeschenk für den Unternehmer.



Der Markt wird im Moment nur mässig besucht. Das wird sich im Lauf des Tages ändern, und am Abend gehen die Händler zufrieden nach Hause.



Während eine chic bekleidete Dame die Textilwäscherei Schwob betritt, wird der Direktor mit der Limousine vom Büro abgeholt.



Provisorischer Abstellplatz für Fahrzeuge. Die Feuerwehrleute stören nicht, sie halten ungestört ihre Übungsbesprechung ab.

Oben angekommen steigen die Passagiere in den Dampfzug um und zuckeln gemächerlich durch die Felsengallerie zur Station «Risenalp». Oben angekommen geniessen sie den überwältigenden Ausblick über die gesamte Anlage.

Auf der Modellanlage fahren auch verschiedene Autos, Lastwagen, Stadtbussen, und Blaulichtfahrzeuge. Viele davon wurden von unserem IT-Spezialisten bereits bearbeitet und halten zum Beispiel vor der

geschlossenen Bahnschanke an. Auch die nachfolgenden Fahrzeuge stoppen rechtzeitig. Diese Fahrzeuge besitzen zum Teil funktionierende Blink- und Bremslichter. Die Feuerwehr hält nicht nur Übungen ab, sie rückt ab und zu auch mal für einen Ernstfall aus. Das Löschfahrzeug fährt mit Blaulicht los, durchfährt die Strecke und verschwindet in einem Tunnel, um anschliessend wieder im Stützpunkt auf den nächsten Einsatz zu warten.

Und heute?

In Kürze ist die Modellanlage fertiggestellt, dann werden wir nur noch «isebähnle». Doch für einige im Team ist jedoch das Bauen das Interessante. Also finden wir sicher noch etwas, das wir ändern oder umbauen können. In dieser Anlage steckt von uns allen sehr viel Herzblut. Und der Unternehmer? Er freut sich sehr über diese Anlage und verfolgt fast jeden Samstag unsere Arbeiten vor Ort. 



Am anderen Ende der Stadthauszeile befindet sich der Tunnel nach «Nirgendwo». Wohin er führt? Wir wissen es nicht...



Anlage | Porträt

Eine helle Welt im Westen

Jean-François Andrist, von allen nur JFA genannt, war zu Lebzeiten ein leidenschaftlicher Hobbyeisenbahner. Neben verschiedenen Ämtern in diversen Bahnvereinen baute er sich im heimischen Keller zusätzlich eine einmalige schweizerisch-französische Modellanlage in Spur 0.

Foto: Hans Roth



Rollmaterial | Bau

Vom BD zum Globi-Express

Wenn Modelleisenbahner ganze Zugskompositionen originalgetreu nachbilden möchten, gibt es ab und an das Problem, dass eines der Fahrzeuge noch nie von der Industrie umgesetzt wurde. So ging es auch Cyril Balmer und Michael Burch, die den Globi-Express entstehen ließen.

Foto: Cyril Balmer



Report | Gesichter

Eine Ära geht zu Ende

Wer kennt sie nicht, die Frickers, das Ehepaar hinter der Modellfirma H.R.F.? Bekannt wurde H.R.F. durch den Verkauf von geätzten Lokschildern und machte sich auch einen Namen mit hochwertigen Messingmodellen. Wir schauen auf eine spannende Zeit Schweizer Modellgeschichte zurück.

Foto: Hans Roth

Ab 22. Januar 2021 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. 1 | 2021 (Januar 2021)

41. 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.

Abonnements/Vertreib/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 Konolfingen

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,

insrate@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 Khiifi, 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. Ausgeschenkt ist auch eine Einspeisung auf Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht.

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

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

Coverfoto: Markus Schall



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



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

CH-Beleuchtungsmasten (LED weiss) H0/H0m

Einfache Montage !



Simatrain AG
Modellbahnen
Hardhofstrasse 15
8424 Embrach
+41 0148 865 00 26
+41 079 447 74 59
www.simatrain.ch
info@simatrain.ch



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



www.loki.ch

Hier könnte Ihre Werbung stehen.

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:

Modelleisenbahnen alle Spuren und Blech

Wir kaufen von **10-1000 Loks**
inkl. Wagen oder ganze
Sammelungen zu fairen Preisen und
sofortiger Barauszahlung!

Langjährige Erfahrung

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

Lokschuppen Hagen-Haspe



Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

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



IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

BAHNHOFSTRASSE 24 – 3125 TOFFEN – 031 812 07 03
www.hess-modellbahnen.ch

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

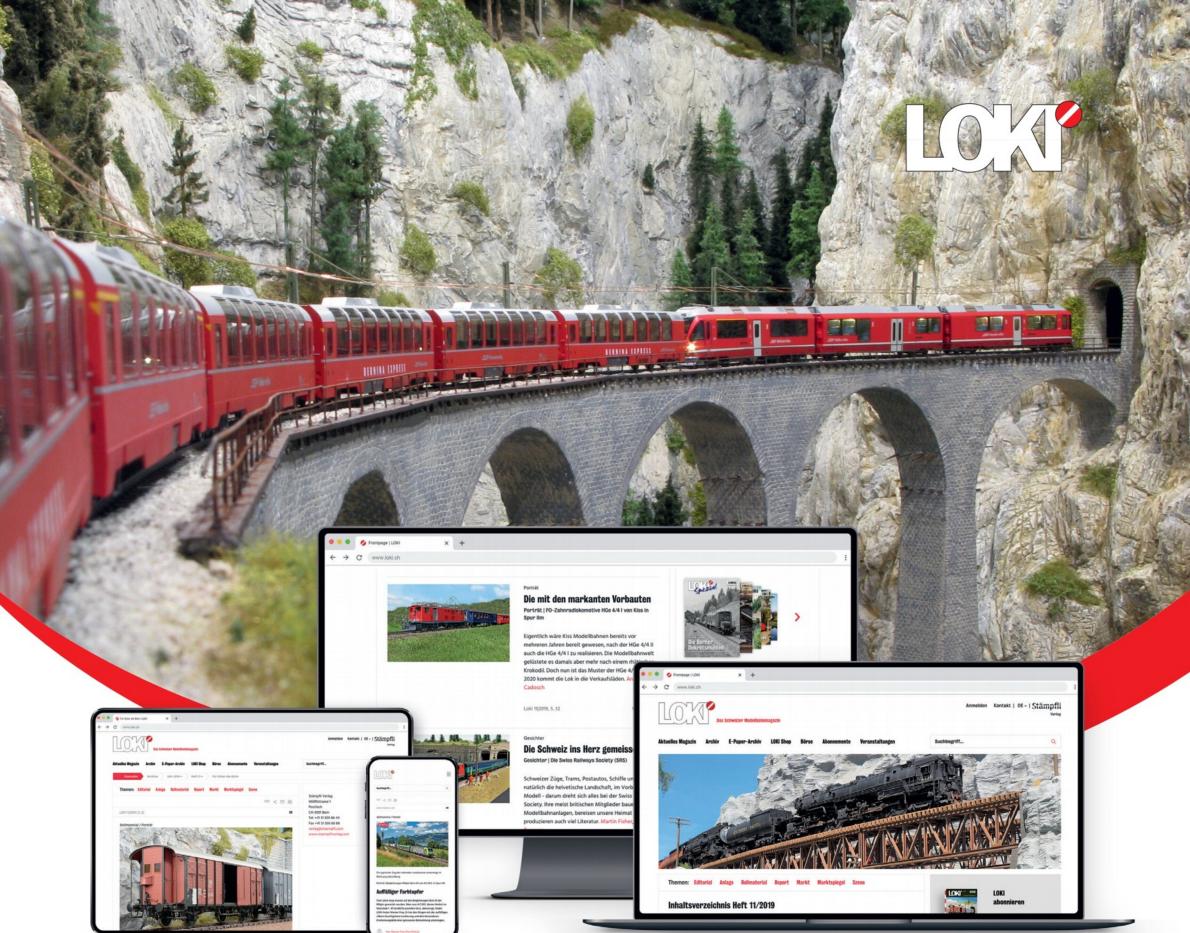
Öffnungszeiten
Di- Do 13:30 - 18:30
Fr 9:00 - 11:30 / 13:30 - 18:30
Sa 9:00 - 16:00



Am 01.01.2021 wird aus **h . r . g e h r i**
Modelleisenbahnen



Besuchen Sie unsere Homepage



Die LOKI auch als E-Paper lesen!

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

E-Paper

Die LOKI überall und jederzeit mobil lesen

Suchfunktion

unzählige Beiträge rasch finden

Themengebiete

passende Reportagen zu gewünschten Themen finden