

FS-Kühlwagen von
Pesolillo in Spur 0

Die Vectron-Modelle
im Massstab 1:87

Eine Gartenbahn mit
einmaligem Gefühl





Wenn me s Hobby zum Bruef macht...

Es ist ein Jammern auf sehr hohem Niveau, mit dem ich Sie in diesem Editorial belästigen werde. Eigentlich bin ich ein begeisterter Gartenbahner. Das ist schon seit meiner frühesten Kindheit so. Bereits im zarten Alter von einem halben Jahr setzte mich mein Vater bei uns im Garten mitten in einen Schienenkreis, auf welchem eine Stainz von LGB um mich herumkurvte. Die kleine Eisenbahn in der freien Natur fasziniert mich auch heute noch. So freut es mich besonders, dass wir Ihnen in dieser Ausgabe eine spannende Vorbild- & Modell-Geschichte von unserem Neuautor Stefan Wyss zur Ge 4/4¹ der Rhätischen Bahn aus dem Hause LGB präsentieren können. Etwas länger dabei, genau genommen schon seit der ersten Ausgabe der LOKI, ist René Stamm, auch er ein begeisterter Gartenbahner. Er nimmt uns dieses Mal mit in seinen eigenen Garten und zeigt dabei, wie man auf einer kleinen Fläche viel Fahrbetrieb abwickeln kann.

Neben der grossen kleinen Eisenbahn war ich aber auch schon immer ein H0m/H0-Bahner. Noch heute steht in meinem Elternhaus in Reinach die Anlage, die ich damals mit meinem Vater gebaut habe (genau genommen hat er die Arbeit gemacht). Auch in unserem neuen Heim entsteht derzeit im Keller eine kleinere Anlage, und genau da beginnt jetzt mein Luxusproblem!

Mit dem Job bei der LOKI beschäftige ich mich noch viel mehr und intensiver mit neuen Modellen und habe wegen der Fotoaufnahmen für den Marktspiegel auch immer wieder die neusten Lokomotiven und Wagen im Haus. Freundlicherweise schicken uns die meisten grossen Hersteller leihweise die Modelle für die Vorstellung zu. Wofür ich an dieser Stelle auch mal Merci sagen möchte. Für mich persönlich der schwerste Moment bei jeder LOKI-Produktion ist dann jener, in welchem ich all die schönen Sachen wieder retournieren muss. Wie gesagt: Es ist ein Jammern auf sehr hohem Niveau.

Herzlichst, Ihr



Stefan Treier



20



82



90



Rollmaterial

20 Porträt

Die italienischen Kühlwagen der Pesolillo SA in Spur 0.

34 Bau

Schweizer Güterwagen der Zwischenkriegszeit im Massstab 1:87.

42 Technik

Digitalumbau der SBB Re 4/4¹ von KATO im Massstab 1:160.

Report

28 Vorbild & Modell

Der Vectron von Siemens Mobility als Modell für die Spur H0.

47 Szene

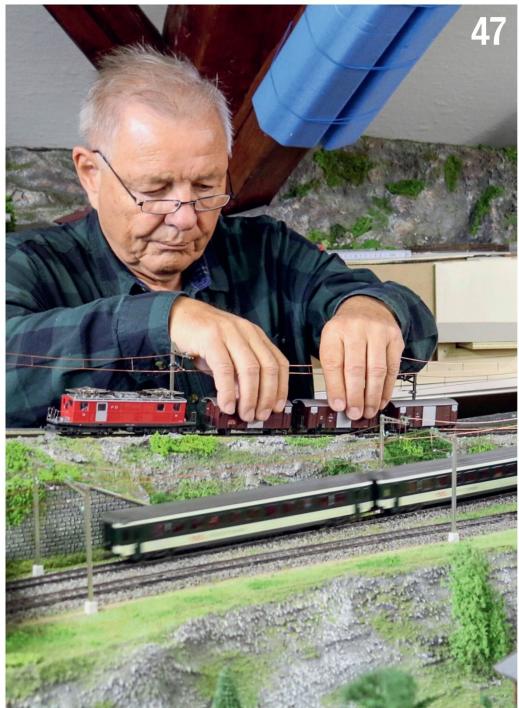
Zu Besuch beim Modelleisenbahnclub Oberwynaental (MECO).

68 Vorbild & Modell

Die Ge 4/4¹ der Rhätischen Bahn in IIm von LGB.

76 Nachwuchs

Stoppbahnen im Eigenbau für das C-Gleis von Märklin.



Anlage

79 Bau

Landschaftsgestaltung rund um ein Bahnwärterhäuschen.

82 Bau

Der Bau eines RhB-Dioramas im Massstab 1:87 (Teil 1).

90 Porträt

Die Gartenbahn mit einmaligem Gefühl von René Stamm.

Szene

52 News

55 Veranstaltungen

58 Bahn aktuell

98 Vorschau/Impressum

Markt

6 Marktplatz

16 Neuheiten

56 Medientipps

57 Börse

gedruckt in der
schweiz

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

Marktspiegel



1 | Zugkraft Stucki/Modelbox

Gotthardlok für die Königsspur

Die ab 1952 gebauten sechsachsigen Elektrolokomotiven des Typs Ae 6/6 gehörten jahrzehntelang zum Alltagsbild auf dem schweizerischen Schienennetz. 2013 wurde die letzte der einst 120 Maschinen dieser Lokfamilie aus dem aktiven Dienst bei den Schweizerischen Bundesbahnen bzw. bei deren Güterverkehrstochter SBB Cargo entlassen. Bis heute überlebt haben ein paar wenige Exemplare der einst als Gotthardlokomotiven bekannten Maschinen bei SBB Historic und Vereinen. Vor knapp einem Jahrzehnt hat Laurent Wildi vom Walliser Kleinserienhersteller Modelbox die Ae 6/6 als Modell für die Spurweite 1 angekündigt und vor ein paar Jahren auch ausgeliefert. Die Modelle erfreuten sich einer grossen Beliebtheit und waren auch relativ rasch ausverkauft, sodass mancher Eisenbahnfreund leer ausgegangen sein dürfte. Dieser Umstand entging auch dem Modellbahnhändler Martin Stucki aus dem aargauischen Vogelsang nicht. Modelbox hat jetzt im Auftrag von Zugkraft Stucki eine exklusive Wiederauflage der Ae 6/6-Lokomotiven in 1:32 lanciert. Angeboten werden Maschinen aus allen verschiedenen Epochen, von der grünen Kantonslok mit Chromstreifen



fen über die rote Städtelok bis hin zur rotblauen SBB-Cargo-Variante. Die in Kleinserie aus Messing hergestellten Modelle weisen pro Drehgestell einen Fahrmotor auf, der alle Achsen des jeweiligen Drehgestelles antreibt. Der kleinste befahrbare Radius wird mit 1020 mm angegeben. Das 575 mm lange Lokmodell verfügt zudem über eine Pantografensteuerung mittels eines Servomotors und wird mit einem ESU-Loksound-XL-Decoder der neusten Generation ausgeliefert. Erhältlich sind die folgenden Modelle:

- Art.-Nr. I-MX.010/01: Ae 6/6 11403
Kantonslok Schwyz, grün
- Art.-Nr. I-MX.010/02: Ae 6/6 11404
Kantonslok Luzern, grün
- Art.-Nr. I-MX.010/03: Ae 6/6 11407
Kantonslok Aargau, grün
- Art.-Nr. I-MX.010/09: Ae 6/6 11429
Städtelok Altdorf, grün
- Art.-Nr. I-MX.010/11: Ae 6/6 11464
Städtelok Erstfeld, grün
- Art.-Nr. I-MX.010/12: Ae 610 487-1
SBB Cargo Langenthal, rot-blau
- Art.-Nr. I-MX.010/13: Ae 6/6 11512
Städtelok Horgen, rot
- Art.-Nr. I-MX.010/14: Ae 6/6 11518
Städtelok Flüelen, grün

Interessenten wenden sich direkt an:

Zugkraft Stucki
Aarestrasse 17, 5412 Vogelsang (AG)
Tel. 056 221 87 55
info@zugkraft-stucki.ch
www.zugkraft-stucki.ch

Ein kurzes Video von der Modelbox Ae 6/6 in Aktion
finden Sie hier:

loki.ch/de/ae-66



H0 | HAG

Ärbsli im Chörbli im Massstab 1:87

Aus Blau wird bei der BLS derzeit Grün, oder, etwas eleganter ausgedrückt, die Lo-

komotiven des Typs Re 465 der BLS durchlaufen derzeit einen Refit und bekommen

unter anderem ein neues Farbkleid. Dieser Umstand ist auch dem Modellbahnhersteller HAG aus Stansstad nicht entgangen: Die BLS Re 465 011 wurde als erste Lok im neuen Kermit-der-Frosch-Look an die Fachhändler ausgeliefert. Die Maschine wird in folgenden Varianten angeboten:

- Art.-Nr. 28 702-21: DC digital
- Art.-Nr. 28 702-22: DC digital mit Sound
- Art.-Nr. 28 702-31: AC digital
- Art.-Nr. 28 702-32: AC digital mit Sound



Erhältlich im Fachhandel.

Auf den Käse folgt nun das Bier



Mit insgesamt 1473 gebauten Wagen gelten die Einheitswagen I (EW I) bis heute als die grösste Personenwagenserie in der Schweiz. Dieser Wagenserien entstammten auch elf Speisewagen wie der bekannte «Chäss-Express». Nach dem grossen Erfolg dieses ersten Themenspeisewagens, der auf den Routen Basel-Brig, Zürich-Brig sowie Zürich-Chiasso zum Einsatz gekommen war, entschied sich die Le Buffet Suisse SA, weitere Speisewagen umzubauen. 1992/1993 entstanden dann zwei Calanda-Land-Speisewagen in den Hausfarben Violett-Hellgrau mit der Calanda-Land-Beschriftung. Beide WR wurden auf der Relation Basel-Chur eingesetzt. Ein dritter Wagen, ebenfalls in den Hausfarben, aber ohne Calanda-Land-Aufschrift, wurde als Reservewagen umgebaut. PIKO und sein Importeur ARWICO bieten den WR 50 85 88-33 710-7 unter der Artikelnummer 96791 als Sondermodell für die Schweiz an.

Aus dem internationalen Sortiment hat PIKO mit der Auslieferung des ICE 4 «Klimaschützer» der Deutschen Bahn AG begonnen. Die vierteilige Grundkomposition wird sowohl in Gleich- wie auch in Wechselstrom angeboten. Mit den Ergänzungspackungen kann man den Intercityexpress auf vorgolgengerechte zwölf Einheiten verlängern.

- Art.-Nr. 51404: Grundset, DC analog
- Art.-Nr. 51405: Grundset, DC digital mit Sound
- Art.-Nr. 51406: Grundset, AC digital mit Sound
- Art.-Nr. 58580: Ergänzungset 2. Kl. und Boardrestaurant, DC
- Art.-Nr. 58581: Ergänzungset 2. Kl. und Boardrestaurant, AC
- Art.-Nr. 58582: Ergänzungswagen 2. Kl. mit Pantograf, DC
- Art.-Nr. 58583: Ergänzungswagen 2. Kl. mit Pantograf, AC
- Art.-Nr. 58584: Ergänzungset 1. Kl. und 2. Kl., DC
- Art.-Nr. 58585: Ergänzungset 1. Kl. und 2. Kl., AC
- Art.-Nr. 58586: Ergänzungset 1. Kl., 2. Kl. und 2. Kl., DC
- Art.-Nr. 58587: Ergänzungset 1. Kl., 2. Kl. und 2. Kl., AC

Teilweise exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.



H0 | Liliput/ARWICO

Tessiner Flirt im Ceneri-Werbekleid

Seit 2004 wickeln die SBB und Trenord den überregionalen Verkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei mit Stadler-Flirts des Typs ETR 524 gemeinsam ab. Die Zweisystemtriebzüge (3000 V/15 KV wurden

speziell für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Italien gebaut. Liliput hat den ETR 524 in der aktuellen Lackierung mit der Jubiläumsbemalung «Monte Ceneri» als analoges Gleichstrommodell mit

einer 21-poligen Digitalschnittstelle auf den Markt gebracht (Art.-Nr. 133984).

Exklusiv erhältlich
im Schweizer Fachhandel.



H0 | Rivarossi

SEZ/BLS Re 4/4 im Doppelpack

Nach der Ablieferung der Ae 4/4 hatte die BLS Bedarf an weiteren Triebfahrzeugen. Zusammen mit der BBC und der SLM entwickelte sie eine neue Lokomotive. Das war die Geburtsstunde der BLS Re 4/4. Der fortlaufende Verkehrsanstieg führte zu mehreren Beschaffungen von Lokomotiven dieses Typs bis ins Jahr 1973. Darunter auch Beschaffungen für die SEZ (Re 4/4 177), die GBS (Re 4/4 178) und die BN (Re 4/4 179-180). Es wurde immer wieder geprüft, ob andere Lokomotiven auf dem Markt das Anforderungsprofil erfüllen, der Entscheid fiel jedoch jedes Mal zugunsten der Re 4/4. Mit der Ablieferung der Re 4/4 189 galt die Beschaffung als abgeschlossen. Ende der 1970er-Jahre ergab sich jedoch unter anderem aufgrund des grossen Erfolgs des Autovoltelaid ein Engpass bei den Triebfahrzeugen, weshalb die BLS 1980 nochmals sechs Re 4/4 bestellte. Die Re 4/4 195 wurde am 11. April 1983 als letzte Lok ihrer Bauart abgeliefert. Mit 35 Lokomotiven bildet der Typ Re 4/4 bis heute die grösste Lokomotivserie der BLS.

Nachdem Rivarossi vor einigen Jahren bereits eine Serie an Re 4/4-Varianten, darunter auch die 179 der Bern-Neuenburg-Bahn (BN), ausgeliefert hatte, haben die Modelle einen Refresh erfahren und werden nun erstmals auch mit Sound angeboten. In der letzten Ausgabe konnten wir an dieser Stelle die Lok 195 mit dem Einholm-pantografen vorstellen. Nun hat der zur Hornby-Gruppe gehörende Hersteller weitere Modellvarianten ausgeliefert. So auch die Re 4/4 161 mit dem Taufnamen Domo-dossola. Es gibt sie in DC analog (Art.-Nr. HR2812), DC digital mit Sound (Art.-Nr.



HR2812S) und AC digital mit Sound (Art.-Nr. HR2812ACS). Für die Freunde der Spiez-Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (SEZ) wird die Lok Zweisimmen mit der Betriebsnummer 177 angeboten. Dies allerdings nur im Doppelpack mit der BLS Re 4/4 173 Löt-schenthal. Auch hier bietet Rivarossi Ausführungen in DC analog (Art.-Nr. HR2813), DC digital mit Sound (Art.-Nr. HR2813S)

und AC digital mit Sound (Art.-Nr. HR2813ACS) an. **Erhältlich im Fachhandel.**

Im Unboxing-Video aus dem LOKI-Chäller schauen wir die BLS-Maschinen genauer an:

loki.ch/de/rivarossire44



Viel Neues für die kleine Bahn auf 9 mm



Ab Mitte 2002 nahm SBB Cargo eine Serie von als Tagnpps 31 bezeichneten Silowagen in Betrieb. Ursprünglich waren sie ausschliesslich für den Transport von Zucker vorgesehen, und einige davon tragen seit 2004 entsprechende Werbeaufschriften. Da sich diese Waggons auch im internationalen Verkehr sehr bewährt haben, werden sie mittlerweile verstärkt für den Transport von Kakao ab Amsterdam in die Schweiz eingesetzt. Die auffälligen Edelstahlwagen fahren meist als Ganzzüge und bieten dann ein besonders imposantes Erscheinungsbild. Die Hobbytrain-Modelle sind im Zweierset verpackt und prinzipiell bestens bekannt. Die aktuellen Ausführungen verfügen gegenüber der Erstauflage über geänderte Betriebsnummern und eignen sich auch wegen ihrer sehr guten Leichtrolleigenschaften zur Verlängerung von Ganzzügen. Die sehr fein ausgeführten Geländer und Leitern aus Kunststoff fallen besonders angenehm auch ins verwöhnte Auge.

- Art.-Nr. H23474: 2er-Set Silowagen Tagnpps SBB Cargo
- Art.-Nr. H23475: 2er-Set Silowagen Tagnpps Schweizer Zucker

Auch die Formen der Hobbytrain-Silowagen Uacs sind bestens bekannt. Neue Farbvarianten sowie eine Zusammenstellung mit geänderten Betriebsnummern sind über den Schweizer Importeur ARWICO im Fachhandel eingetroffen. Technisch bieten die Wagenmodelle spitzengelagerte Radsätze und die aktuelle Kupplungsbefestigung nach NEM, auch die entsprechenden Kulissenführungen fehlen nicht. Die N-Standardkupplungen liegen zur Selbstmontage lose bei. Die Farbgebung stützt sich weitgehend auf durchgefärbten Kunststoff, der sehr exakt und fein mit der arttypischen Beschriftung bedruckt wurde. Die Wagen im Massstab 1:160 sind über Puffer jeweils 85 mm



lang und werden in Zweiersets bzw. im Dreierset angeboten. Die Modelle sind in folgenden Varianten greifbar:

- Art.-Nr. H23489: 2er-Set Silowagen Uacs, BLS, Epoche IV
- Art.-Nr. H23490: 2er-Set Silowagen Uacs, SBB, von Roll, Epoche IV
- Art.-Nr. H23491: 2er-Set Silowagen Uacs, SBB, Granol, Coop, Epoche IV

- Art.-Nr. H23488: 3er-Set Silowagen Uacs, SBB, Holcim, Epoche IV

Im neuen Outfit hat Hobbytrain die Modelle der vierachsigen Schiebewandwagen Habis und Habils an den Fachhandel ausgeliefert. Die Formen sind bekannt und beim N-Modellleisenbahner offensichtlich sehr beliebt: Die Modelle verkaufen sich laut dem Hobbytrain-Verantwortlichen sehr gut. Dies hat

Lemke Collection dazu veranlasst, weitere Varianten auf den Markt zu bringen. Die Wagen sind gut proportioniert und weitgehend aus Kunststoff gefertigt. Sie sind sauber lackiert sowie fein digital bedruckt. Das Zweierset (Art.-Nr. H23471) beinhaltet zwei leicht gealterte SBB-Varianten. Eine davon ist mit Graffiti verziert. Die exakt spitzengelagerten Metallradsätze sorgen für sehr guten Leichtlauf. Die N-Standardkupplungen sind in Aufnahmen nach NEM 355 gesteckt. Normgerechte Kulissenführungen bieten die Möglichkeit des Puffer-an-Puffer-Fahrens. Die Wagen sind beim Vorbild international unterwegs und so auch auf der N-Anlage universal verwendbar.

- Art.-Nr. H23476: Schiebewandwagen Habis, SBB, Bischofszell
- Art.-Nr. H23473: Schiebewandwagen Habis, SBB, Danzas
- Art.-Nr. H23472: Schiebewandwagen Habis, SBB, Vetropan
- Art.-Nr. H23471: 2er-Set, Schiebewandwagen Habis, SBB, Epoche V
- Art.-Nr. H23471: 2er-Set, Schiebewandwagen Habis, SBB, Epoche V
- Art.-Nr. H23471: 2er-Set, Schiebewandwagen Habis, SNCF, Epoche V

Erhältlich im Fachhandel.

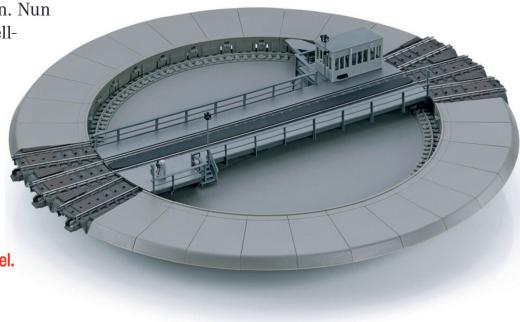


H0 | Märklin

Jetzt ist Märklin völlig abgedreht!

Lange mussten Märklinisten auf die Drehscheibe für das C-Gleis warten. Nun haben die Göppinger die Neukonstruktion für den ambitionierten Modellbahner auf den Markt gebracht (Art.-Nr. 74861). Das Modell der C-Gleis-Drehscheibe entspricht der DB-Einheitsbauart 23 m. Die Drehscheibe verfügt über einen eingebauten Motor und lässt sich über die Mobile Station 2 sowie die Central Station 2 und 3 fernsteuern. Besonders komfortabel ist die Steuerung mittels Gleisvorauswahl (nach erfolgtem Update der Zentrale) oder mittels diverser Digitalzentralen mit dem Digitalformat DCC. An die Drehscheibe lassen sich im maximalen Ausbau bis zu 30 Gleise anschliessen. Als besonderes Gimmick verfügt sie auch über einen Lautsprecher, der die typischen Geräusche wiedergeben kann.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Roco

Rotterdam (or anywhere) in 1:87

Windmühlen und Tulpenfelder dominieren die beiden Längsseiten des Vectron 193 525-3 von SBB Cargo International. Das

H0-Modell der auf den Namen Rotterdam getauften Maschine weist vorbildgerecht eine lange Regenrinne und einen leicht

erhöhten Führerstand für den Einsatz in Italien auf. Die 218 mm lange Lokomotive wird auf allen vier Achsen angetrieben und verfügt über einen Kupplungsschacht nach NEM 362 mit Kurzkupplungskinematik. Angeboten wird das Roco-Modell in Gleichstrom in analoger Ausführung (Art.-Nr. 71948), digital mit Sound (Art.-Nr. 71949) und in Wechselstrom, ebenfalls digital und mit Sound (Art.-Nr. 79949).

Erhältlich im Fachhandel.



N | MTR/Aare Valley Models/Simatrain

Drei Güterwagen auf einen Streich

Keine eigentliche Neuheit, aber ein Modell, das wir bis anhin noch nicht vorgestellt haben, haben Aare Valley Models und der Modellbahnhändler Simatrain auf Basis eines MTR-Modells aufgelegt. Es handelt sich um das Modell des Hochbordwagens Ealos-t der Schweizerischen Bundesbahnen für die Epochen V und VI. Angeboten wer-

den drei Modelle mit unterschiedlichen Betriebsnummern:

- Art.-Nr. ME100104-A:
31 85 533 0 118-1
- Art.-Nr. ME100104-B:
31 85 533 0 121-5
- Art.-Nr. ME100104-C:
31 85 533 0 123-1

Interessenten wenden sich direkt an:

Simatrain AG
Hardhofstrasse 15
8424 Embrach
Tel. 044 865 00 26
info@simatrain.ch
www.simatrain.ch



Diverse | Glaskasten

Vitrinen sind in die Breite gewachsen

Das Sortiment der Modellbahnvitrinen von Glaskasten wurde um ein Halbmodul erweitert. Das bedeutet, dass die Basisvitrine von 1,2 m Breite und 73 cm Höhe jetzt in 60-cm-Schritten erweitert werden kann, sodass Vitrinen von 1,8 m, 2,4 m oder 3 m Breite geliefert werden können. Außerdem können jetzt alle Glasvitrinen mit einem Türschloss geliefert werden, und bei allen beleuchteten Vitrinen ist ein integrierter Dimmer lieferbar.

Interessenten wenden sich direkt an:

Glaskasten
Heerstraat 3
NL-6627KL Maasbommel
Tel. +49 151 262 914 33 (DE)
info@glaskasten.de
www.glaskasten.de



H0 | Busch

Hilfe, Hilfe! Die Wildschweine sind los!

Kleine heile Welt? Von wegen! Busch lässt es mit seinen Actionsets einmal wieder richtig krachen. Förster Obermoser ist zunächst überrascht, einen kleinen Frischling zu sehen. Allerdings wird ihm dann schlagartig bewusst: Wo so ein kleines Wildschwein ist, sind die Eltern nicht weit. Und genau so ist es. Dem Kleinen folgen zwei weitere Zwerge,

und schon rauscht die wütende Muttersau durchs Gestüpp. Sofort ergreift Obermoser die Flucht, rast durch den Wald und hält Ausschau nach einem rettenden Rückzugsort. Da, ein alter Baumstamm! Schon erreicht er die unteren Äste und hängelt sich in Windeseile daran hoch – gerettet. Die wütende Muttersau steht mit aufgerissene

nem Maul am Stamm, umringt von ihren Frischlingen. Hoffentlich muss Obermoser nicht zu lange auf den Abstieg warten, denn es stellt sich die Frage, ob ihn die morschen Äste noch lange tragen ... Förster Obermoser und die vier Wildschweine sind unter der Artikelnummer 7958 lieferbar.

Erhältlich im Fachhandel.



Weitere Postwagen ausgeliefert

Von den UIC-Postwagen, welche die Post Occasion aus Frankreich übernommen hat, hat der belgische Modellbahnproduzent LS Models nun zwei weitere Versionen ausliefern können.

- Art.-Nr. 47281: Z 598, SNCF-Design, überklebt
- Art.-Nr. 47282: Z 599, SNCF-Design, überklebt

Erhältlich im Fachhandel.



Güterwagen für den RhB-Gründerzug

In Kürze wird die kleine Serie des historischen Hochbordwagens L3 6603 der Rhätischen Bahn in 1:45 ausgeliefert. Der Wagen ist das letzte erhaltene Exemplar dieser Serie aus dem Jahr 1911. Binario Uno hat sich dieses Wagens angenommen, der für die Modellnachbildung der aktuellen histori-

schen Züge der Rhätischen Bahn sehr wichtig ist. Als Begleitwagen für die Dampflok «Heidi» ist ein Modell der Sonderklasse entstanden. Wie schon beim K1 5615 wurde auch bei diesem Modell die sogenannte «Dampfdurchleitung» vollständig nachgebildet, zum Beispiel mit dem Anschlussstut-

zen mit Deckel (an Micro-Kette gesichert) und der durchgehenden isolierten Leitung unter dem Wagenboden mit Nachbildung der verzinkten Oberfläche. Der Verbindungsenschlauch ist magnetisch mit dem Stutzen des Nachbarwagens kuppelbar. Die Kastenstützen sind als einzelne Gussteile ausgebildet, alle Bindeösen wurden mit einem Durchmesser von 1,0 mm auch an der Kastenunterkante beweglich nachgebildet. Im Laderaum wurden die auffälligen Nietenbänder für die Laderaumtüren als Ätzteil farblich abgesetzt eingebaut. Die Holzteile der Bordwände sind aus Flugzeugsperrholz (dreischichtig) gelasert und weisen den originalen Versatz der Bretterfugen zwischen Türen und Wandteilen auf. Bei Einsatz der optional erhältlichen Beladung mit einem originalgetreuen Heizölkann für die Dampflok «Heidi» können die Gefahrgutkleber am Schriftfeld aussen angebracht werden. Das Fahrwerk und die Metallteile des Aufbaus sind in RAL 9005 (Tiefschwarz, Seidenglanz) lackiert. Die Holzteile des Aufbaus sind aussen in RAL 7024 (Graphitgrau, seidenmatt) lackiert, innen ist der Aufbau roh und unbehandelt. Die Beschriftung entspricht dem Stand von 2020 und ist korrekt in RAL 1015 ausgeführt.

Die Kleinserie von 15 Stück wird im Laufe des Junis 2021 ausgeliefert, eine kleine Restmenge ist noch verfügbar.

Interessenten wenden sich direkt an:

Binario Uno GmbH
Via Retica 14, 7503 Samedan
Tel. 076 380 44 09
tli@binario-uno.com
www.binario-uno.com





Modelbox



ZUGKRAFT STÜCKI



Neuheiten

HO | Rietze

Mit dem BLS-Bus in den Nationalcircus

Schon seit Jahren kündet der deutsche Modellfahrzeug-Fabrikant Rietze seine Modelle auch unter dem Jahr an. Nachdem zum Nürnberg-Termin die Neuheiten bis zum Sommer bekannt geworden sind, fol-

gen nun die für die heissen Tage geplanten. Aus schweizerischer Sicht dürften hier sicherlich zwei Modelle von Interesse sein. Von der BLS-Tochter Busland AG wird der Mercedes Benz Citaro '15 im aktuellen De-

sign mit der Betriebsnummer 212 aufgelegt (Art.-Nr. 73478). Und der bekannte VW Transporter T6 wird unter der Artikelnummer 32052 in der roten Version des Schweizer Nationalcircus KNIE aufgelegt.



HO | Herpa

Sattelschlepper aus der Westschweiz

Das im waadtändischen Orbe beheimatete Familienunternehmen Friderici ist seit Jahrzehnten eine feste Grösse im Bereich der Spezial- und Ausnahmetransporte. Auch als Modell wurden schon mehrere Lkw aus

der Friderici-Flotte erfolgreich umgesetzt. Das neuste Miniaturmmodell hat nun der deutsche Modellautofabrikant Herpa für Juli/August dieses Jahres angekündigt. Es handelt sich dabei um den Iveco-S-Way-

Volumen-Sattelzug im aktuellen Design der Spedition. Das Modell wird mit einem schablonenlackierten Dach und verchromten Felgen auch am Auflieger unter der Artikelnummer 313629 aufgelegt.



HO | Vollmer

Auf Steinkunst folgt Grünkunst

Zum 75. Jubiläum hat der zu Viessmann gehörende Zubehörhersteller Vollmer eine neue Produktlinie angekündigt. Unter der Bezeichnung Grünkunst bieten die Hatzfelder neu detailgetreue Bäume, Büsche, Hecken und Begrasungen an. Alle Grünkunstprodukte werden ausschließlich in Deutschland produziert, wie Viessmann auf seiner Website bekannt gibt. Das Sortiment umfasst vorerst die folgenden Bäume, Büsche und Hecken:

- Art.-Nr. VO48400, Set mit 4 Laubbäumen, 10-14 cm
- Art.-Nr. VO48401, Birke, 18 cm
- Art.-Nr. VO48402, Buche, 18 cm
- Art.-Nr. VO48403, 6 Büsche
- Art.-Nr. VO48404, 2 Hecken, $1,4 \times 0,7$ cm
- Art.-Nr. VO48405, 5 Tannen, 5 cm
- Art.-Nr. VO48406, 5 Tannen, 7 cm
- Art.-Nr. VO48407, 5 Tannen, 9 cm
- Art.-Nr. VO48408, 5 Tannen, 11 cm

Für die Anlagenbegrünung weiter als Neuheiten angekündigt wurden fünf verschiedene Moosvarianten:

- Art.-Nr. VO48409, hellgrün
- Art.-Nr. VO48410, dunkelgrün
- Art.-Nr. VO48411, grau
- Art.-Nr. VO48412, gelb
- Art.-Nr. VO48413, rot

Sowie verschiedene Grassorten:

- Art.-Nr. VO48414, 2,5 mm, hellgrün
- Art.-Nr. VO48415, 2,5 mm, sommergrün
- Art.-Nr. VO48416, 4,5 mm, dunkelgrün
- Art.-Nr. VO48417, 4,5 mm, Herbst
- Art.-Nr. VO48418, 6 mm, wiesengrün
- Art.-Nr. CO48419, 6 mm, waldgrün

Das Grünkunstsortiment soll in den nächsten Wochen bereits lieferbar sein.

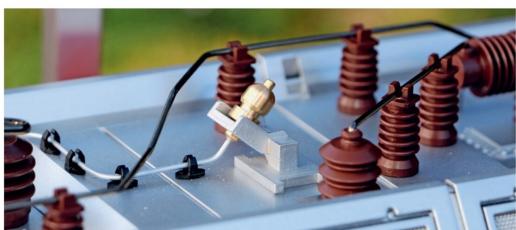


RhB Ge 4/4^{III} jetzt mit Druckluftpfeife

Die Lokomotive des Typs Ge 4/4^{III} ist ein echter Dauerbrenner auf den Gartenbahn-Anlagen nach rhätischem Vorbild. Von LGB erscheint die Ge 4/4^{III} 644 Savognin im roten Vollwerbekleid der Rhätischen Bahn (RhB). Zum ersten Mal kommt das Lokomo-

dell nun mit einer Druckluftpfeife statt dem Signalhorn auf dem Dach in den Handel (Art.-Nr. 21430). Somit kommt es nun noch näher an sein grosses Vorbild ran. Nachdem zum Jahresbeginn der Wechselbehältertragwagen Sb-t der RhB mit dem

gelben Postcontainer angekündigt worden ist, wird nun bereits eine weitere Variante vorgestellt: Der vierachsige Wagen wird mit einem weissen mit der Aufschrift der Rhätischen Bahn versehenen Kühlcontainer angeboten (Art.-Nr. 45926).



Modellpflege für den Märklin-Vectron

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe haben uns aus Göppingen noch die Sommerneuheiten aus dem Hause Märklin und Trix erreicht. Die sich schon seit Längerem im Sortiment befindende Elektrolokomotive des Typs Vectron kommt in einer verbesserten Version in den Handel. So wurden unter anderem die Stirnseiten und der Fahrwerkbereich überarbeitet. Angesetzte Griffe, Handläufe und Bremsschläuche,kulissen geführte Kurzkupplungen sowie die detaillierte Nachbildung der Drehgestelle bringen das Modell noch näher an sein Vorbild. Vorbildgerechter wird es auch auf dem Dach: Neben der nachempfundenen Leitungsführung sind nun bis zu vier unterschiedlichen Pantografen zu finden. Für die entsprechende Zugkraft sorgt das spürbare Gewicht der im Zinkdruckgussverfahren hergestellten Neukonstruktion. Das Modell verfügt zudem über neue Betriebsgeräusche und Lichtfunktionen wie das Einschalten des Fernlichts. Angeboten wird der Vectron in den Versionen der Deutschen Bahn (DB) und der Dänischen Staatsbahnen (DSB) und für uns Schweizer interessant in der Version von SBB Cargo International. Der Vectron 193 524 mit dem Namen

«Limmat» wird für Wechselstrom (Art.-Nr. 39199) und für Gleichstrom (Art.-Nr. 25192) angeboten. Weiter wurde das Sortiment um das dreiteilige Taschenwagensem Set Sddkmss der Spedition LKW Walter ergänzt (Art.-Nr.

47120). Und für alle Freunde des amerikanischen Süßgetränks gibt es unter der Artikelnummer 48344 das zweiteilige Schiebewandwagen-Set Hbils-vy der SBB im bunten Coca-Cola-Gewand.



H0 | LS Models / KML Neue SBB-Schlafwagen

LS Models hat zur Ergänzung seines ÖBB Nightjet weitere Wagenvarianten vorgestellt. Mit den Werbetüren für die Euro Pride Vienna werden der WLBrmz 61 84 76-94 217-4 und der WLBrmz 61 81 76-94 322-2 mit ÖBB und SBB angeboten (Art.-Nr. 47 069). Exklusiv für den Schweizer Markt werden zudem die ÖBB-Wagen WLBrmz 61 81 76-94 216-6 und WLBrmz 61 81 76-94 324-8 in Nachtblau mit dem SBB-CFF-FFS-Schriftzug und werbefreier Tür angeboten (Art.-Nr. 97205 DC bzw. Art.-Nr. 97205 AC).



H0 | Jouef/ARWICO

Doppelstöckiger «train à grande vitesse»

Im Jahr 2002 gründeten die französischen Staatsbahnen SNCF und die schweizerischen SBB mit der Lyria SAS eine gemeinsame Tochtergesellschaft für den grenzüberschreitenden Hochgeschwindig-

keitsverkehr zwischen den beiden Ländern. Seit Dezember 2019 setzt die Gesellschaft mit Sitz in Paris TGV-Züge des Typs Euroduplex 2N2 der zweiten Generation ein. Jouef und sein Schweizer Importeur AR-

WICO haben sich des aus zwei Triebköpfen und acht Zwischenwagen bestehenden Zuges in H0 angenommen und legen diesen als Sondermodell für die Schweiz auf. Angeboten wird der schnelle Flitzer als vierteiliges Grundset mit zwei Triebköpfen sowie einem Erst- und einem Zweitklasswagen. Dazu gibt es zwei Ergänzungspackungen: Das Set HJS3012 besteht aus zwei Erstklasswagen und einem Barwagen, das Set HJS3013 aus drei Wagen zweiter Klasse. Die Modelle sind exklusiv in der Schweiz erhältlich. Als Lieferhorizont nennen die Leymentaler das vierte Quartal 2021.



- Art.-Nr. HJS2414, Grundset Gleichstrom
- Art.-Nr. HJS2414S, Grundset Gleichstrom mit Sound
- Art.-Nr. HJS4214ACS, Grundset Wechselstrom mit Sound





Porträt | Die italienischen Kühlwagen der Pesolillo SA in Spur 0

Dolci ricordi dall'Italia

Früchte aus Italien wurden über Jahrzehnte mit der Bahn transportiert. Die typischen Spitzdachkühlwagen waren in ganz Europa bekannt, so auch in den entlegensten Regionen der Schweiz. Die Pesolillo SA aus Purasca hat sich des Themas angenommen und entsprechende Wagenmodelle umgesetzt.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

W er in den 1950er- und 1960er-Jahren den Saft aus einer Tarocco presste, wird sich kaum gefragt haben, wie diese Orange von Sizilien in den Früchteläden gekommen war. Der logistische Aufwand dahinter war enorm. In diesen Jahrzehnten wurden Zitrusfrüchte fast ausschliesslich mit der Bahn transportiert, vor allem über grosse Distanzen. Lieferanten waren die Bauern aus den südlichen Landesteilen von Spanien und Italien.

Die italienischen Staatsbahnen FS (Ferrovie dello Stato) hatten sich früh auf den Transport von Agrarprodukten eingestellt. Schon 1906 wurden dabei die ersten Kühlwagen mit Eisbeschickung bestellt, um Gemüse und Früchte über lange Fahrwege



Diese Version, hier mit dem englischen Lichtraumprofil, war von 1931 bis 1935 im Einsatz.



zu transportieren, und zwar so, dass sie auch noch geniessbar im Zielort ankommen. Diese Wagen waren schon damals mit dem für italienische Güterwagen typischen Spitzdach ausgerüstet. Die Bezeichnung war Hg, später Hgc, wobei das H für den gedeckten Wagen, das g für die Eiskühlung und das c für die Luftbremse stand. Bemerkenswert ist, dass der Früchteseptanz ausschliesslich in diesen Spitzdachkühlwagen stattfand. Der Grund mag darin liegen, dass die FS das Business zwischen den Handelspartnern nicht selbst betrieben, sondern die Wagen an die Grosshändler von Früchten und Gemüse vermieteten.

Im Laufe der Jahre wurden immer wieder neue Wagenserien bestellt, mit besserer Isolation, zusätzlichem Sonnendach, höherem Ladegewicht und schliesslich mit längeren Radständen für höhere Geschwindigkeiten. Höhere Geschwindigkeiten waren höchst erstrebenswert, denn

zwischen Palermo und Stockholm liegen doch einige Kilometer, und Orangen beispielsweise sind ein heikles Ladegut (siehe Kasten «Heikles Früchtchen»). Die Blockzüge bestanden aus Wagen mit Metall- und Holzaufbauten. Der erste Kühlwagen mit Metallwagenkasten wurde 1935 produziert, der letzte Kühlwagen mit Holzkasten 1948.

Die Sammelstelle für Kühlwagen nach Mittel- und Nordeuropa war der Güterbahnhof von Bologna. Der Verkehr in nordöstlicher Richtung rollte über den Brenner nach Österreich und Bayern. Der Westen, also Frankreich, wurde über die Mont-Cenis-Linie bedient. Der Hauptverkehr aber verlief über den Gotthard, einerseits für die Schweiz, anderseits für Deutschland, die Beneluxländer, Skandinavien und England. Schon in Bologna wurden die Wagen den Ländern entsprechend vorsortiert. Daraus wurden wiederum zwei Hauptblöcke gebildet, einer für Zürich und einer für Basel. In



Die Wagen für England sind mit einem auffälligen roten Streifen markiert.



Die FS-Version von 1935 bis 1945 besass eine Dampfheizleitung.



Auch dieser Wagen war von 1931 bis 1935 unterwegs, aber mit italienischem Lichtraumprofil.

Zürich geschah die Feinverteilung für die Schweiz und für Teile von Baden-Württemberg. In Basel schliesslich wurden die Wagen erneut für zwei Hauptachsen vorbereitet. Die eine führte nach Deutschland – für Deutschland selbst und Skandinavien. Die andere verlief durch das Elsass über die Alsace-Lorraine-, die Ost- und die Nordbahn, wobei diese Züge im Norden Frankreichs erneut aufgeteilt wurden – für Teile der Beneluxstaaten und für Dunkerque, wo die Wagen nach England verschifft wurden. Es gibt aber auch Fotos von Wagen, die mit dem Fährhafen von Calais beschriftet sind. Zeebrugge in Belgien galt als weiterer Verladeort für die Fracht nach England. Das waren aber eher die Ausnahmen – der



Das RCH-Schild links unten bestätigt die Zulassung in England. Jeder Wagen erhielt eine eigene Nummer, so auch im Modell (siehe das Bild rechts).



Das schwarze Schild zeigt an, wo die Wagen nicht verkehren dürfen, zum Beispiel in der Baker Street in London. Sherlock Holmes lässt grüßen.



Ab 1945 waren die Kühlwagen bis zu ihrer Ausrangierung ganz in Silber lackiert.



Diese Spezialversion war mit zusätzlichen Lüftungsjalousien in den linken Türen ausgerüstet.

Haupthafen war Dunkerque. Überliefert ist zudem, dass auch Leerwagen von England nach Hoek van Holland verschifft wurden, um in den Niederlanden mit Fischprodukten und Blumen für die Sendung nach Italien beladen zu werden.

Die Sonderlinge

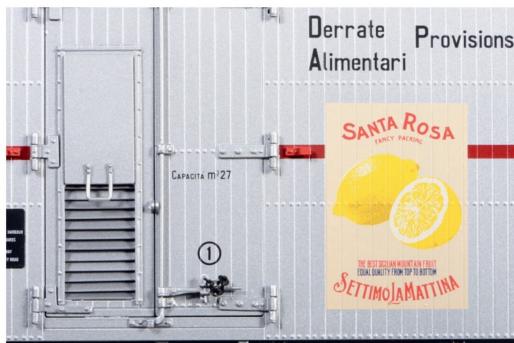
England gilt als Eisenbahnspionier schlechthin. Das hat Spuren hinterlassen – beispielsweise die Spurweite und die Tatsache, dass in zahlreichen europäischen Ländern die Züge immer noch links fahren. Geredet genial sind die hohen Perrons, die einen stufenlosen Einstieg in die Personenzüge gestatten. Das war in England schon immer so. Doch das Pioniersein hat auch Tücken. Englisches Bahnnetz weisen ein deutlich kleineres Lichtraumprofil (auch Umgrenzungsprofil genannt) auf als die anderen europäischen Bahnen.

Die Italiener wollten aber den englischen Markt nicht aussen vor lassen. Sie ließen mehrere Grossserien von normalen, gedeckten Güterwagen und von Kühlwagen mit dem englischen Lichtraumprofil bauen. Dazu kommt, dass englische Fahrzeuge über eine Vakuumbremse verfügen. Die für England gebauten Italiener waren ebenfalls mit Vakuumbremsen ausgerüstet. Charakteristisch ist der grosse, gut sichtbare Bremszylinder, genauso wie die hochstehenden Bremszylinderausläufer an den Frontseiten. Aufällig sind zudem die seitlich angebrachten Handbremshäbel. Der Kühlwagentyp hieß Hgbcv, wobei das zusätzliche b für das englische Lichtraumprofil und das v für die Vakuumbremse stand.

Wer mag sie nicht: italienische Gelati. Auch diese Motta-Wagen wurden als Kleinserie hergestellt.



Als weitere Sonderserie wurden diese «Engländer» mit Plakaten und Lüftungsjalousien ausgeliefert.



Die vielsagende Plakataufschrift «EQUAL QUALITY FROM TOP TO BOTTOM» deutet darauf hin, dass es offenbar nicht immer so war.



Frische und saftige Zitronen von Assunta – eine liebliche Hommage an den Grossvater des Modellherstellers: Francesco Pesolillo.

Obwohl die «englischen» Wagen mit 2544 gegenüber 2904 Millimetern sehr deutlich schmäler waren, wollten die FS keine Zweifel aufkommen lassen: Die rotbraunen Güterwagen wurden mit einem weißen und die weißen Kühlwagen mit einem roten Streifen an den Seitenwänden gekennzeich-

net. Ein zusätzliches Ankersymbol zeigte an, dass die Wagen für den Fährbetrieb zugelassen waren. Das war für Italien nicht ungewöhnlich, denn schon zwischen Sizilien und dem Festland mussten die Wagen verschifft werden. Es war aber keineswegs so, dass die gekennzeichneten Wagen aus-

schliesslich nach England fuhren. Sie waren in ganz Europa anzutreffen. Deshalb sind auf Fotos von Güterzügen am Gotthard auch einzelne «Engländer» auszumachen.

Nordwärts fahrende Züge wurden immer über den Gotthard geführt. Das galt für südwärts fahrende Leerzüge in der Regel



Die moderneren Versionen der Modellkühlwagen sind vorbildgerecht mit neuen RIV-Lagern und mit Doppelfederung ausgestattet.



In den älteren Wagen mit dem italienischen Lichtraumprofil drehen die Achsen in den auffälligen «Schweineschnauzen-Lagern».



Vor allem die Kühlwagen der englischen Version waren mit den alten FS-Gleitlagern und der Einfachfederung versehen.



Selbstverständlich können auch im Modellmaßstab die seitlichen Zettelkästen geöffnet und mit entsprechenden Zetteln gefüllt werden.

auch. War der Gotthard überlastet, fuhren sie aber von Basel über die Juralinie und schliesslich durch das Wallis in ihr Heimatland zurück. Spitzdachgüterwagen wurden bis Mitte der 1950er-Jahre gebaut. Blockzüge sah man noch bis in die 1980er-Jahre, wo sie nach und nach durch modernere Kühlwagen von Interfrigo mit eingebauten Kühlagggregaten und vor allem durch den Strassenverkehr abgelöst wurden.

Die Modelle

Der «heilige Berg» ist eines der beliebtesten Modellbahnhämen überhaupt – nicht nur in der Schweiz. Die sympathischen «Italiener» gehörten jahrzehntelang zum vertrauten Bild von Schweizer Güterzügen. Aber im Grunde ist es ein europäischer Wagen, denn kaum ein Wagentyp war in Europa weiter verbreitet als diese Spitzdachgüterwagen. Fotos von Güterbahnhöfen in Stockholm, in Hamburg und an verschiedenen Destinationen in England belegen das.

Nun können auch die Spur 0-Liebhaber ihre Güterzüge mit hochstehenden Spitz-

dachgüterwagen ergänzen: Die Pesolillo SA hat vier verschiedene Kühlwagentypen in fünf Epochen produziert. Es sind die Wagentypen mit und ohne Bremserhaus lieferbar, einmal in der italienischen Standardbreite und einmal mit dem englischen

Lichtraumprofil. Die Serie beginnt mit dem Hgc von 1931, einer Ausführung, die bis 1935 so zu sehen war. Diese Wagen sind an Attraktivität kaum zu überbieten: Weisser Wagenkasten, schwarzes Isolierdach, matt-schwarzer Dachrand und schwarzes Unter-



Die einheitliche europäische UIC-Nummerierung wurde erst ab 1967 eingeführt.

Im Norden Frankreichs prägten fast ausschliesslich englische Versionen das Zugsbild.



gestell. Der Schrifttyp rundet den nostalgischen Eindruck des Modells noch ab.

Zwischen 1935 und 1945 wurden die Wagen ganz in Weiss lackiert. Das schwarze Dach des Vorgängers war für die Innentemperaturen nicht ideal. Ab 1945 stellten deshalb die Italiener auf Aluminiumsilber um. Das galt für das Dach, den Wagenkästen und für das Untergestell. Bis dahin verfügten alle Wagen über eine durchgehende Dampfheizleitung, damit sie auch in Schnellzügen mitfahren konnten.

Ab 1957 fehlte diese Dampfheizleitung, und kleine Änderungen in der Beschriftung unterschieden die Wagen von ihren Vorgängern. Ab 1967 folgte die UIC-Ver-

sion. Diese Variante war offiziell bis 1979 in Betrieb. Und wichtig: Die Übergänge von Epoche zu Epoche verließen fliessend. Die hölzernen Kühlwagen wurden im Laufe der Zeit vermehrt durch solche mit Metallwagenkästen ersetzt.

Die Wagenmodelle sind alle volumänglich aus Messing gefertigt und entsprechen bis ins Detail den Vorbildern. Dabei sind alle mit Federpuffern und mit vorgedrehten Modellkupplungen ausgerüstet. Die Wagenachsen sind kugelgelagert, und die Blattfedern sorgen für einen ruhigen Lauf. Die Räder entsprechen der Finescale-Norm und weisen einen Innenradabstand von 29 Millimetern auf. Die Seitentüren

lassen sich öffnen, damit die Wagen auch mit den entsprechenden Produkten beladen werden können. Die offenen Türen zeigen deutlich, wie gut die Wagen isoliert waren. Sie inspirieren auch zu stimmungsvollen Aktionen an Laderampen.

Der Wagenboden im Innern ist mit echtem, gelasertem Holz belegt. Speziell dabei sind die Tritte der Wagen mit Bremserhaus. Die ersten Tritte sind aus Holz gefertigt, die folgenden aus Riffelblech, wie die Plattformen des Bremserhauses auch. Wie weit die Detailtreue dieser Wagen geht, zeigt das RCH-Schild. RCH bedeutet Railway Clearing House. Das ist eine Institution, die jedem einzelnen Wagen ausmisst, um sicherzustellen, dass er für den Verkehr in England tauglich ist. Sie kontrolliert auch, ob die Gewichtsangaben stimmen und ob die Vakuumbremse funktioniert. Erst wenn die Wagen dieser Kontrolle standhielten, wurden sie mit dem RCH-Schild ausgezeichnet – jeder Wagen mit einer eigenen Nummer. Sie entsprach der Wagennummer. Natürlich trägt auch jeder Modellwagen das korrekte RCH-Schild.

Alle diese Wagen trugen neben der Tür ein schwarzes Schild, das verkündete, wo sie nicht verkehren durften. Dazu gehörte auch die Baker Street in London. Diese Strasse erlangte Weltruf durch die Kunstfigur Sherlock Holmes und deren Assistenten Dr. Watson sowie später (1978) durch den Welthit «Baker Street» von Gerry Rafferty.



Die Aufschrift «Pace e Lavoro» ab 1945 war wohl ein Zeichen der Loslösung von Mussolini.



Grossartige Detaillierung auch am Unterboden: Deutlich zu sehen sind der grosse Vakuumbremszylinder und die seitlichen Handbremshebel.

Heikles Früchtchen

Neben Bananen und Trauben gehören Orangen zu den wichtigsten Früchten überhaupt. Aber die Orange ist ein heikles Früchtchen, denn sie beendet den Reifeprozess unmittelbar nach der Trennung vom Baum. Das bedeutet, dass Orangen erst in Vollreife gepflückt werden sollten. Das wiederum verlangt, dass sie nach der Ernte möglichst schnell zum Verbraucher gelangen.

Eine unbehandelte reife Orange setzt schnell Schimmel an und überträgt diesen an die nächstgelegene Frucht in der Verpackung. Deshalb begann man schon im späten 19. Jahrhundert, Orangen in ein Seidenpapier einzupacken. Diese bunten Papierchen verhinderten die Weitergabe des Schimmels. Mit den modernen Transportmöglichkeiten – schnell und gekühlt – und dem chemischen Behandeln der Frucht ist das ursprünglich bedruckte Papierchen überflüssig geworden. Chemie ist offensichtlich billiger als Seidenpapier.

Die Orange wurde in China kultiviert. Sie entstand durch die Kreuzung von Mandarinen und Grapefruits. Aus dem lateinischen *«citrus sinensis»* bildete sich das niederländische *«appelsien»*, was so viel wie Apfel aus China bedeutet. Das gleichbedeutende niederdeutsche *«appelsina»* ist der Grund für den in Teilen Deutschlands gebräuchlichen Ausdruck *«Apfelsine»*. Die Bezeichnung der Frucht hat also eine lange Vorgeschichte, aber schlussendlich hat sich das französische *«orange»* durchgesetzt.



Auch in Zürich wurden Frischprodukte an Händler und Privatkunden direkt ab Wagen verkauft.

Fazit

Die Ausführung dieser Güterwagen lässt keine Wünsche offen. Und weil die Pesimallo SA immer für eine Überraschung gut ist, gibt es fünf Sonderversionen, mit denen wirklich niemand gerechnet hat. Die Daten aller Wagen – auch die der Spezialversionen – wurden in italienischen Bahnarchiven genauestens recherchiert. Die Modelle sind für jede Spur-0-Anlage eine Bereicherung und wecken, dem Titel dieses Beitrags entsprechend, süsse Erinnerungen. 



Markanter Unterschied der Wagenbreite: Selbst die Treppen wurden am «Engländer» eingezogen.





Vorbild & Modell | Der Vectron als Modell für die Spur H0

Wie beim Vorbild eine breite Lokpalette

Den Abschluss unserer Vorbild&Modell-Serie über den Vectron macht LOKI-Autor Werner Frey mit einem Überblick über die Modelle der Spur H0. Nicht weniger als vier Hersteller haben den Vectron bisher als Modell im Massstab 1:87 realisiert.

Von Werner Frey (Text/Fotos)

Die Modellumsetzung von Roco haben wir bereits in der LOKI 1|2018 ausführlich vorgestellt. Zwischenzeitlich sind allerdings zusätzliche Modelle, unter anderem von LS Models, erschienen. Dies ist eine gute Gelegenheit, um die Modelle der verschiedenen Anbieter vorzustellen.

Die Übersichtstabelle, sortiert nach der Fahrzeugnummer der Vorbilder, mit allen bisher geplanten und ausgelieferten Modellen, die einen Bezug zur Schweiz haben, soll diesen Bericht abrunden.

Viele Hersteller haben lange gezögert, den Vectron in ihr Sortiment aufzunehmen,

bis absehbar war, dass sehr viele Eisenbahnverkehrsunternehmen diesen Lokomotivtyp bei Siemens bestellen. Der Sonneberger Modellbahnherrsteller PIKO war der erste Anbieter, der den Schritt wagte und 2014 den ersten Vectron ankündigte und auch auslieferte.



Eine bunte Parade verschiedener Vectron in Spur H0 mit Modellen von LS Models, PIKO und Roco.



Mietlokomotiven MRCE/ELL

Loknummer	Gesellschaft	Farbgebung	LS Models	Roco	PIKO	Märklin/Trix
193 209	ELL	SBB Cargo International, schwarz	DC: 17110 AC: 17610			Märklin: 36193
193 258	ELL	SBB Cargo International, schwarz		DC: 71954/71955 AC: 79955		
193 712	MRCE	BLS/Crossrail, schwarz	DC: 17117 AC: 17617			
193 717	MRCE	LWR, bunt		DC: 71942/71943 AC: 79943		

SBB Cargo International

Loknummer	Gesellschaft	Farbgebung	LS Models	Roco	PIKO	Märklin/Trix
193 461	SBB Cargo International	Rot, Alpenpiercer Taufname: Olten	DC: 17114 AC: 17614		DC: 97773 AC: 97774	
193 462	SBB Cargo International	Rot, Alpenpiercer Taufname: Gallarate	PI90001		DC: 59187 AC: 59087	
193 463	SBB Cargo International	Rot, Alpenpiercer Taufname: Duisburg			DC: 59186 AC: 59086	
193 465	SBB Cargo International	Rot, Alpenpiercer Taufname: Basel				Trix: 22296 Märklin: 36195
193 469	SBB Cargo International	Rot, Alpenpiercer Taufname: Simplon		DC: 73943/73944 AC: 79944		
193 478	SBB Cargo International	Rot, Alpenpiercer Taufname: Gotthard		DC: 73955/73956 AC: 79956		
193 516	SBB Cargo International	Blau, Alpenpiercer Taufname: Aare	DC: 17111 AC: 17611			
193 518	SBB Cargo International	Blau, Ceneri Taufname: Ticino	DC: 17112 AC: 17612		DC: 59199 AC: 59099	
193 521	SBB Cargo International	Blau, Alpenpiercer Taufname: Donau		DC: 71916/71917 AC: 79917		
193 524	SBB Cargo International	Blau, Alpenpiercer Taufname: Limmat				Trix: 25192 Märklin: 39199
193 525	SBB Cargo International	Blau, Hollandpiercer Taufname: Rotterdam	DC: 17113 AC: 17613	DC: 71948/71949 AC: 79949		Trix: 22735 Märklin: 36160

HUPAC

Loknummer	Gesellschaft	Farbgebung	LS Models	Roco	PIKO	Märklin/Trix
193 491	HUPAC	HUPAC, blau-weiss		DC: 71914/71915 AC: 79915		
193 492	HUPAC	Blau, Nightpiercer Taufname: Rhein		DC: 73116/73117 AC: 79117	DC: 97793 AC: 97794	
193 493	HUPAC	Blau, ohne Anschriften		DC: 71940/71941 AC: 79941		
193 493	HUPAC	WRS, blau	DC: 97200 AC: 97700			
193 494	HUPAC	BLS Cargo, neues Logo			DC: 59194 AC: 59094	
193 496	HUPAC	BLS Cargo, neues Logo	DC: 17116 AC: 17616			

BLS Cargo

Loknummer	Gesellschaft	Farbgebung	LS Models	Roco	PIKO	Märklin/Trix
475 401	BLS Cargo	Altes Logo			DC: 97755 AC: 97756	
475 402	BLS Cargo	Altes Logo		DC: 73919/73920 AC: 79920		
475 403	BLS Cargo	Altes Logo				Trix: 22095 Märklin: 36198
475 404	BLS Cargo	Altes Logo			DC: 97761 AC: 97762	
475 405	BLS Cargo	Altes Logo	DC: 17115 AC: 17615			
475 411	BLS Cargo	Neues Logo		DC: 73927/73928 AC: 79928		



Der von der HUPAC beschaffte und bei der BLS Cargo im Einsatz stehende Vectron 193 494 als H0-Modell von PIKO.

PIKO

Der Vectron erschien 2014 in der damals neuen Produktlinie PIKO Expert. Die ersten Ausführungen waren noch mit den weniger detailgetreuen Pantografen der früheren Hobby-Modelle ausgestattet. Dieser Schwachpunkt wurde erst 2018 behoben, als auch Roco mit einem Modell des Vectron auf den Markt drängte. Dasselbe gilt auch für die

Scheibenbremsen an den Radsätzen, die erst ab diesem Zeitpunkt serienmäßig angebracht waren. Leider sind einige Griffstangen bis heute am Gehäuse angespritzt und nicht separat angesetzt.

Das PIKO-Modell setzt auf die bekannten PIKO-Grundwerte wie den Grundrahmen aus Metall und das Gehäuse aus Kunststoff. Das Modell wird über einen zen-

tralen Mittelmotor auf allen vier Achsen angetrieben. Die Beleuchtung erfolgt mittels LED, und die Digitalschnittstelle PluX22 ist serienmäßig vorhanden, genauso wie der Einbauplatz für einen Lautsprecher. Die Lackierung und Bedruckung ist wie üblich bei PIKO einwandfrei. Bei der Unterboden-Detaillierung wurde auf einige Details verzichtet, was für den Anlagenbetrieb zu ver-



Der Blick von unten auf das Fahrwerk des PIKO-Vectron in der DC-Ausführung.



Bei PIKO gibt es ein aufgeräumtes Innenleben mit Platz für einen Decoder und einen Lautsprecher.



Das Roco-Modell der 193 478 von SBB Cargo International mit dem Taufnamen Simplon und dem Alpenpiercer-Design.



Das Fahrwerk des Roco-Vectron von unten betrachtet. Alle vier Achsen sind angetrieben.



Filigrane Stromabnehmer und detaillierte Dachleitungen.



Das Innere des Roco-Modells mit Sounddecoder und Pufferkondensator.

schmerzen ist. Das PIKO-Modell ist ein solides und technisch ausgereiftes Arbeitstier für jede Modelleisenbahnanlage.

Roco

Die grösste Kritik an der Roco-Umsetzung gleich zu Beginn: Einige Modelleisenbahner bemängeln, das Modell werde als Bausatz geliefert. Die hohe Anzahl der Zurüstteile, insbesondere Griffstangen, könnte einen durchaus zu diesem Schluss kommen lassen. Das war es aber dann auch schon mit den Kritikpunkten. Einige Sammler würden vielleicht noch bemängeln, dass die Verpackungsgrösse im Laufe der Zeit geändert hat und die Modelle sich dadurch nur bedingt stapeln lassen – dies ist jedoch zugegebenermassen eher ein Luxusproblem.

Der Vectron aus dem Hause Roco setzt ebenfalls auf die bewährten Werte. Dazu zählen insbesondere auch die im eigenen Hause gefertigten Stromabnehmer mit den bis zu vier unterschiedlichen Schleifstücken pro Lokomotive. Ebenfalls sehr schön gestaltet ist der Dachbereich mit den massiven Kupferschienen und den vielen Isolatoren für



Fotos: Märklin

Gegenüber der ersten Ausführung von Märklin zeigt die überarbeitete Version mehr Details.



Die Re 475 403 von BLS Cargo ist 2018 sowohl bei Märklin als auch bei Trix erschienen.

die verschiedenen Stromsysteme. Technisch ist das Modell auf der Höhe der Zeit mit LED-Beleuchtung, Pufferkondensatoren bei Ausführungen mit Sound und Antrieb auf alle vier Radsätze. Für weitere Details verweisen wir gerne auf den ausführlichen Bericht in der LOKI 1 | 2018.

Dass der Vectron von Roco ein Verkaufsschlager ist, zeigen die nicht weniger als zehn verschiedenen Ausführungen nach Schweizer Vorbild, die bis heute produziert wurden und von denen die meisten bereits ausverkauft sind. Weitere Ausführungen werden sicher folgen.

Märklin/Trix

Dass der Marktführer nicht auf ein Modell verzichten kann, von dem bis heute über 1000 Exemplare im Vorbild existieren, liegt auf der Hand. Das Märklin-Modell ist die einzige Umsetzung mit einem Metallgehäuse und erfüllt so die Erwartungen der Wechselstromkunden. Bisher hat Märklin bei ihrem äußerst robusten Modell einige Abstriche bei der Detaillierung gemacht. So auch bei der Bedruckung, wie das Fehlen der gelben Wardreiecke über dem Frontfenster. Nun folgt dieses Jahr eine überarbeitete Version (siehe dazu den Neuheitenbericht auf Seite 18).

Gegenüber früheren Märklin-Modellen ist der Vectron mit einem Mittelmotor und Kardanantrieb ausgestattet. Damit wird ein zeitgemässer Antrieb auf alle vier Achsen möglich. Das Modell wird serienmäßig mit Sound und einem hauseigenen Decoder geliefert. Mit einem Verkaufspreis unter 250 Franken inklusive Soundausrüstung ist es das derzeit preiswerteste auf dem Markt.

LS Models

Als letztes Modell erschien 2019 der Vectron von LS Models. Bisher ist leider nur eine Variante mit zwei Stromabnehmern mit Schweizbezug erschienen, jene der ELL vermietet an SBB Cargo International. Die Modelle mit vier Stromabnehmern in verschiedenen Ausführungen der SBB und der BLS sowie einige Mietlokomotiven sollen ab Sommer 2021 ausgeliefert werden.

Das Antriebskonzept ist auch bei LS Models unverändert mit Mittelmotor und Kardanwellen für einen Antrieb auf alle vier Achsen. Besonders ist der Aufbau der Drehgestelle. Die Drehgestellblenden können sich nur horizontal bewegen, vertikale Bewegungen werden nur durch den Drehgestell-Innenteil mit den Radsätzen aufgefangen. Dadurch war eine sehr detaillierte Ausführung der Drehgestelle möglich, die sich durchaus sehen lassen kann. Ebenfalls positiv hervorzuheben sind die Griffstangen neben den Führerstandstüren, die den gebogenen Flachstahl vom Original bestens wiedergeben. Die Ausgestaltung des Lok-



Die BR 193 209 der ELL verkehrt für SBB Cargo International und wurde von LS Models nachgebildet.



Der Blick auf das Fahrwerk mit den unzähligen filigranen Details.



Die detaillierte Front beim LS-Models-Vectron vermag zu gefallen.

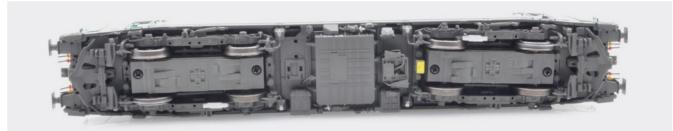
bodens ist sicher unübertroffen und macht Freude. Die Lackierung und die Bedruckung sind, wie bei LS Models üblich, luftrein und lassen keine Wünsche offen. Für den ambitionierten Sammler, der sich an vielen Details erfreut, ist das Modell von LS Models sicher die erste Wahl.

Fazit

Zusammenfassend kann man sagen: Wer die Wahl hat, hat die Qual. Den persönlichen Vorlieben und auch dem Modelleisenbahn-Budget folgend kann jeder Modelleisenbahner das Modell auswählen, das ihm am meisten zusagt. Gerade die drei Gleichtromantiebieter liegen optisch und technisch sehr nahe beieinander, sodass vermutlich oft auch die am Markt verfügbaren Lackierungsvarianten den Ausschlag zum Kauf eines Modells geben. 



Das Innenleben des LS-Models-Modells mit der Platine und dem Platz für den Lautsprecher.



Der Vectron aus dem Hause LS Models von unten betrachtet, inklusive gelber ETCS-Antenne.

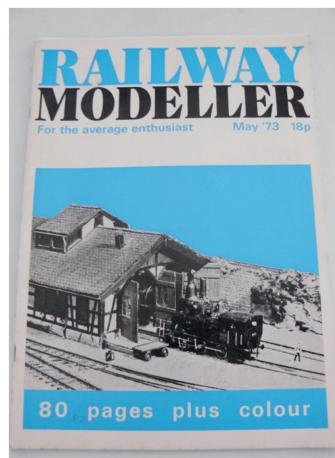


Bau | Güterwagen der Zwischenkriegszeit im Massstab 1:87

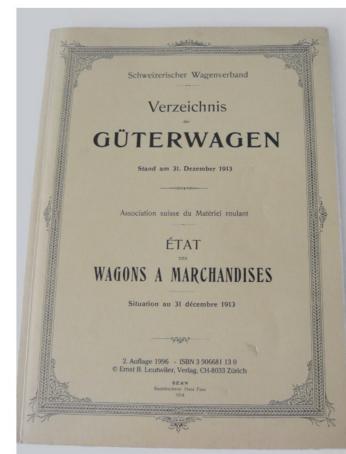
Neu verliehene Schweizer Identität



Keith Hoggins ist Engländer, und er hat sich Schweizer Güterwagen der Epoche II verschrieben. Mit relativ einfachen Mitteln und mit einem Augenzwinkern, was die Vorbildtreue anbelangt, baut er vorhandene H0-Modelle entsprechend um. Inzwischen hat sich bei Hoggins eine beachtliche Flotte von Wagen der Zwischenkriegszeit angesammelt.



Die Ausgabe des «Railway Modeller» aus 1973.



Ein Nachdruck als Quelle der Inspiration.

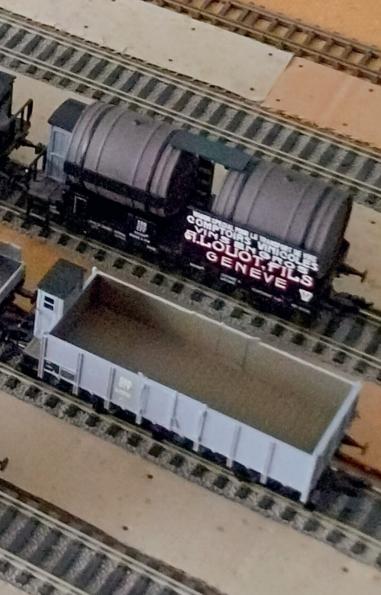
Von Keith Hoggins (Text/Fotos)

Beiträge in der LOKI über Schweizer Güterwagen der Zwischenkriegszeit (Anmerkung der Redaktion: Artikel «Anhänger für die Grossmutter», LOKI 4 | 2020, und weitere) stiessen bei mir auf reges Interesse. Dieses geht auf einen Artikel in der britischen Zeitschrift «Railway Modeller» zurück, der im Mai 1973 veröffentlicht wurde. Darin wurden H0-Güterwagenmodelle aus der Zeit des Übergangs von Dampf zu elektrischer Traktion in der Schweiz in den 1920er-Jahren vorgestellt.

Während der frühen 1970er-Jahre beschränkten sich geeignete Modelle auf einige Angebote von Liliput, Lima und Kleinbahn. In den 1970er- und 1980er-Jahren ermöglichten mir Ferien in der Schweiz den Kauf von Ruco- und HAG-Produkten im Massstab 1:87, aber die Auswahl war immer noch begrenzt. Nachdem ich vor ein paar Jahren in den Ruhestand gewechselt bin, habe ich nun die Zeit, eigene Güter-

wagen herzustellen. Meine Inspirationsquelle ist ein Nachdruck der «Lagerliste der Schweizer Güterwagen zum 31.12.1913» (ISBN 3 906681 13 0). Darin sind alle zu diesem Zeitpunkt in Betrieb befindlichen Güterwagen, zusammen mit Ergänzungen aus 1918, als Strichzeichnungen aufgeführt. Es werden alle bekannten Typen sowie eine grosse Anzahl Wagen in Privateigentum vorgestellt. Die Vielfalt ist riesig: Es sind insgesamt 353 Wagen, einschliesslich über 50 Designs von Tankwagen.

Die Modelle, die ich erstellt habe, sollen keine exakten Reproduktionen sein, sondern den Geist und die Vielfalt der Zeit vermitteln. Meine Wagen bau ich nicht von Grund auf neu, sondern ich entwickle sie aus dem, was im Handel erhältlich ist. Ich folge keinen strengen Plänen, sondern überlege, was verfügbar ist, und stelle es mir dann in einer anderen Form vor. Ich kaufe oft mehrere identische Modelle, belasse ei-



Parade einiger fertig umgebauter Epoche-II-Wagen



nes als Original und passe die anderen an. Sie können als Variationen eines Themas beschrieben werden.

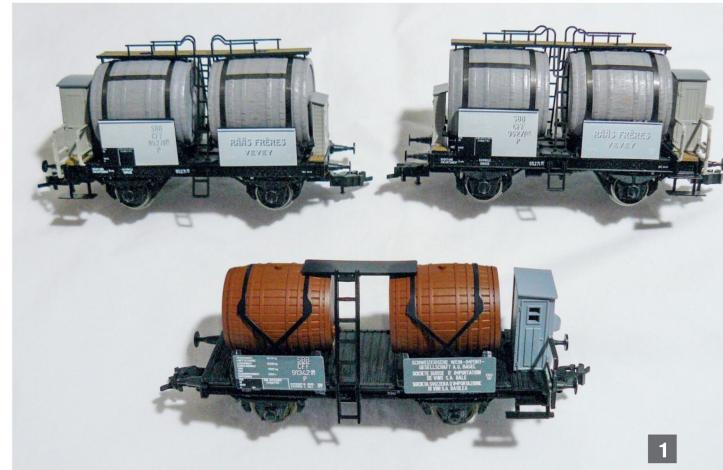
Bis vor Kurzem bestand die Hauptchwierigkeit darin, geeignete Abziehbilder speziell für ältere Schweizer Schienenfahrzeuge zu erhalten. Ich war zwar immer noch nicht in der Lage, geeignete Schmalspurabziehbilder zu beschaffen. Vor ein paar Jahren fand ich jedoch bei eBay einen Vorrat an Wabu-Abziehbildern und erhielt dann auch mehrere Abziehbilder von Roland Born in Rapperswil. Das ermöglichte mir, mit den H0-Wagen fortzufahren und bis zu einem gewissen Grad zu bestimmen, was ich produziere. Zumindest bei den grossen Abziehbildern, bei denen es sich um von Wabu hergestellte Messingplatten handelt, war das sicherlich der Fall.

Die ursprüngliche Idee war, ein in der Zwischenkriegszeit angesiedeltes Diorama zu schaffen. Inspirierter liess ich mich durch den erwähnten Artikel im «Railway Modeler» und in jüngerer Zeit durch LOKI-Artikel von Henrik Praetorius. Das Diorama bleibt jedoch ein laufendes Projekt und ist noch nicht abgeschlossen.

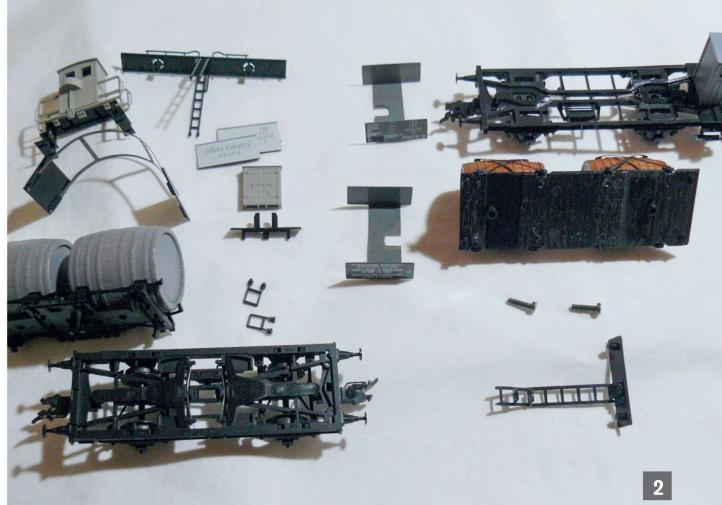
Die Anpassungen der H0-Wagen reichen von der einfachen Verleihung einer Schweizer Identität durch Änderung der Markierungen und des Bremserhauses über vollständige Neulackierungen und neue Markierungen bis hin zur kompletten Demontage und zum Wiederaufbau. Die einzigen Einschränkungen sind die Vorstellungskraft und die geringe Anzahl geeigneter Abziehbilder. Ich habe ungefähr 30 davon. Die Anpassungen der H0m-Modelle sind in der Regel einfacher zu bewerkstelligen. Repaints und der Tausch von Containern zum Beispiel erzielen schnell ein anderes Aussehen. Da Schmalspurbahnbetreiber oft zu wenig Geld hatten, wechselten die Fahrzeuge häufig den Besitzer.

Umbaubeispiele

Ausgangspunkt eines Umbaus waren zwei Märklin-Weinwagen «Räas Frères» aus einem Set mit der Artikelnummer 46762. Es sind ausgezeichnete Modelle. Ich hatte auch einen PIKO-Weinfasswagen «Schweizerische Wein-Import-Gesellschaft A.G. Basel». Wiederum ein schönes Modell. Aber ganz offensichtlich aus Kunststoff und auf alten Designs basierend, wollte es überarbeitet werden. Die Weinfässer sehen auf dem langen PIKO-Chassis zudem zu klein



1



2

aus, eine Ruco-Basis wäre passender. Zufällig hatte ich ein Ruco-Chassis und auch einen alten Säurekessel, der in das jetzt redundante PIKO-Chassis passte. Diese beiden Modelle sind noch in Produktion, aber der Märklin-basierte Umbau ist abgeschlossen, und der Wagen sieht in seiner neuen Form recht gut aus.

Einige Modellbahnpuristen, auch in England als «Nietenzähler» bezeichnet, könnten

Einwände gegen meine Fantasiemodelle erheben. Ich würde argumentieren, dass es bei Modelleisenbahnen nur um Fantasie und Kreativität geht. Sie sind einfach meine Version dessen, was hätte sein können.

Bild 1: Das Ausgangsmaterial: Oben die Weinfasswagen «Räas Frères» von Märklin, darunter ist das Weinfasswagen-Modell von PIKO zu sehen.

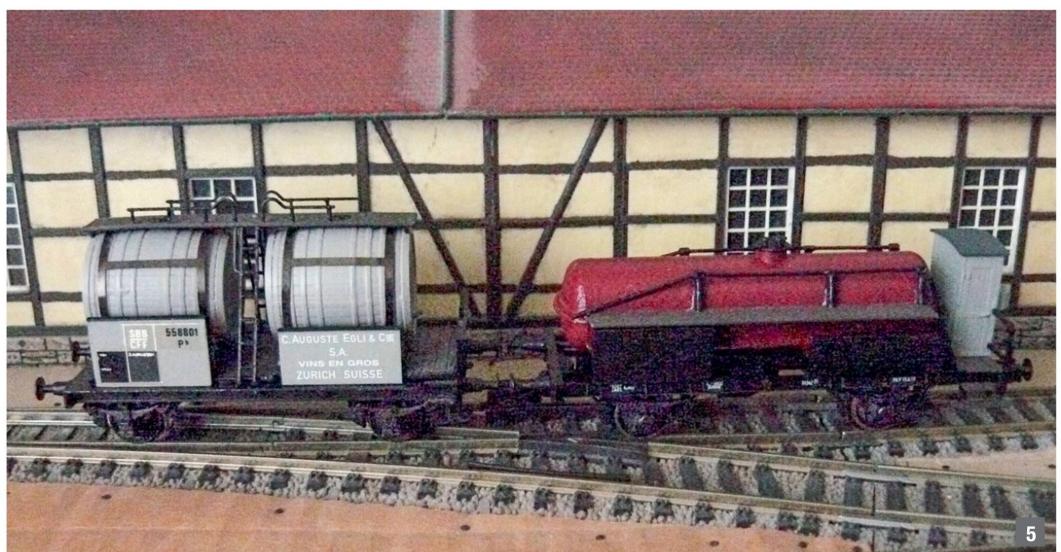
Rollmaterial

Bild 2: Die Wagen wurden so weit wie möglich auseinandergenommen - nun kann der Umbau beginnen, und die Anpassungen können vorgenommen werden.

Bild 3: Die Märklin-Weinfasswagen, links im Original, rechts umgebaut. Das Original wurde neu gestrichen und mit den Schildern und Beschlägen vom PIKO-Modell versehen. Interessanterweise sind die Fässer aus Holz, nicht aus Kunststoff.

Bild 4: Hier ist ein Wagen mit PIKO-Chassis zu sehen, das ursprünglich Teil des Weinfasswagens war. Im Zuge der Überarbeitung wurde er mit dem alten Säurekesel ausgestattet.

Bild 5: Dieses Bild zeigt zwei angepasste Modelle. Beim linken sind die PIKO-Fässer, die jetzt auf einem Roco-Chassis liegen und mit Märklin-Beschlägen ausgestattet sind, neu lackiert. Die Beschilderung ist eine Mischung aus Märklin und Roland Born. Das zweite Modell ist das oben erwähnte mit neu lackiertem PIKO-Chassis, Säurekessel und neu einem Märklin-Bremserhaus. Die Plattform und das Geländer basieren auf einem Entwurf aus den 1890er-Jahren. Das Modell wartet noch auf eine geeignete Beschriftung.



Strassenfahrzeuge der 1930er-Jahre

Dem Umbau von Fahrzeugen – vor allem Lastwagen – im Massstab 1:87 galt mein ursprüngliches Interesse. Ganz einfach deshalb, weil es in den späten 1970er-Jahren nur eine geringe Auswahl an in den 1930er-Jahren angesiedelten Modellen gab (nur Wiking, Praline und Brekina) und sie leicht anzupassen sind. Hier sehen Sie einige meiner schönsten Modelle.

Keith Hoggins





Bild 6: Da ich mit dem Säurekessel-Wagen nicht ganz zufrieden war, wurde er leicht überarbeitet und verfügt nun über ein anderes Geländer. Ausserdem wurden entsprechende Abziehbilder hinzugefügt.

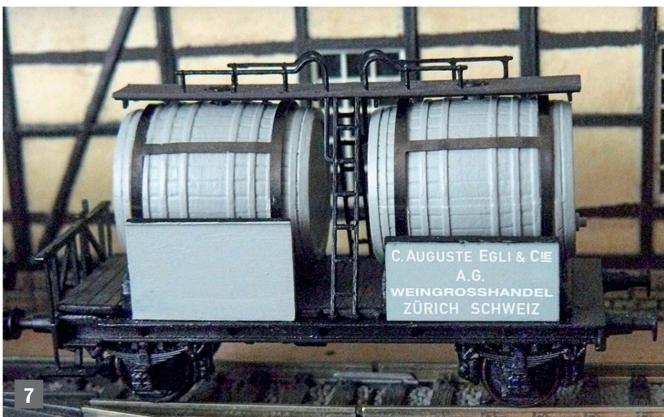


Bild 7: Der PIKO-Ruco-Weinfasswagen von der anderen Seiten her gesehen. Er ist noch nicht ganz, aber fast fertig.

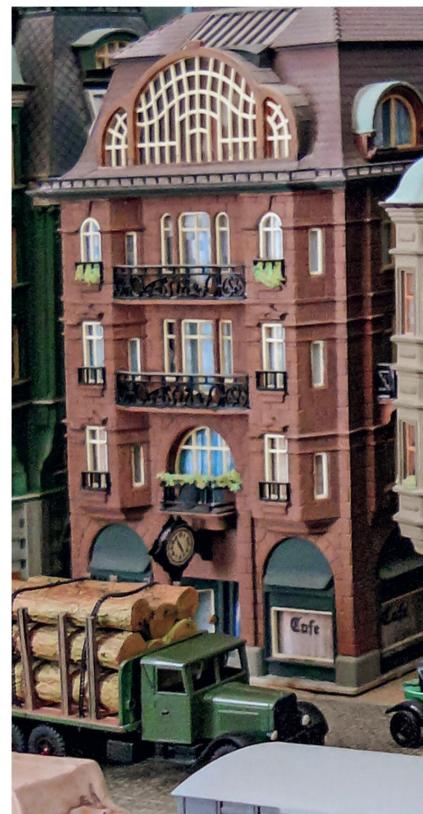


Bild 8: Drei Wagen auf Ruco-Basis, zwei sind mit PIKO-Weinfässern ausgestattet, beim dritten habe ich zwei Ruco-Niederborde übereinandergelegt, um einen offenen Güterwagen zu schaffen.

Bild 9: Parade der kürzlich angepassten Wagen. Die Lok dahinter ist ein SNCF-Modell von Rivarossi, das ich vor rund 40 Jah-

ren umgebaut habe, um eine frühe Schweizer Dampfmaschine darzustellen.

Bild 10: Beim Wagen handelt es sich um ein Twin-Modell «Weltrol» der British Railways von Trix. Es stammt aus den 1960er-Jahren und hat einen Metallgusskörper. Die ursprünglichen Drehgestelle, Kupplungen und Puffer habe ich ersetzt, und die erhöh-

ten Bereiche an den Enden mit geätzten Messingplatten von Ruco versehen. Die Teile wurden recycelt, das Fahrgestell stellten die beiden Weinflaschenwagen mit dem kurzen Radstand bereit. Alles wurde neu gestrichen und mit Aufklebern von Roland Born versehen. Sie haben die Ladung wahrscheinlich erkannt: Es ist eine alte Dampflok der Waldenburgerbahn von Liliput. ☺





Technik | Digitalumbau der SBB Re 4/4¹ von KATO im Massstab 1:160

Fit getrimmter Klassiker

Die frühen SBB Re 4/4¹ von KATO haben bereits einige Jahre auf dem Buckel. Unser Autor Manfred Merz hat sich dieser Spur-N-Klassiker angenommen und sie für die digitale Bahn umgebaut. Das hat sich gelohnt: Die betagte Lok zeichnet sich nun durch seidenweiche, sehr ausgeglichene Fahreigenschaften aus.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Mein erstes Spur-N-Modell der SBB Re 4/4¹ hatte ich schon des Öfteren für eine Digitalisierung im Visier und zur Klärung des Aufwandes für einen Umbau geöffnet. Da auf den ersten Blick recht wenig Platz vorhanden scheint, habe ich das Projekt immer wieder vertagt, und

die Lokomotiven standen weiter ungenutzt in der Vitrine. Doch irgendwann kannte ich keine Gnade mehr, ich habe die Klassiker endlich digital fit getrimmt.

Die Modelle stammen aus dem Hause Hobbytrain. Bereits 1986 hatte Kurt Moser aus Innsbruck die Lok mit der Betriebs-

nummer 10018 (Art.-Nr. 11010) auf den Markt gebracht. Viele Varianten und Betriebsnummern folgten, darunter die blaue 409 (Art.-Nr. 11025) und die lindgrüne 416 (Art.-Nr. 11024). Die Firma Bänninger aus Winterthur importierte damals die Modelle in die Schweiz. Sie wurden seinerzeit aber

eigentlich von KATO produziert, lediglich unter dem Label Hobbytrain vertrieben. Deshalb werden die zwei Hersteller auch heute noch vielfach (und fälschlicherweise) in einen Topf geworfen.

Der Produktionszeitraum dieser ersten Serie der SBB Re 4/4' war zwischen 1986 und 1992. Erst 2010 wurde, neu unter der Regie von Lemke Collection als KATO-Europaimporteur für europäische N-Modelle, die Technik der Modelle gründlich überarbeitet. Die Loks erhielten einen umgestalteten Rahmen, eine neue Hauptplatine mit SMD-LED für die Ausleuchtung der Spitzensignale und eine sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM 651. Leider wurden nicht alle früheren Modellausführungen derart aufgefrischt. Der heutige Beitrag beschäftigt sich dementsprechend mit dem Umbau der ersten, ursprünglichen Serie dieser mittlerweile klassischen N-Modelle.

Vorbereitung zum Umbau

Auch hier fast gebetsmühlenartig der Hinweis: Bitte prüfen Sie unbedingt, ob ihr Umbaukandidat auch analog einwandfrei funktioniert. Diese Loks vertragen längere Stillstandszeiten nicht wirklich gut. Kontaktflächen neigen zur Oxydbildung, und diese angelaufenen Kontakte leiten den Fahr- und Beleuchtungsstrom nur bedingt, müssen also gründlich gereinigt werden. Ich verwende dazu einen Schienenreinigungsgummi und einen Glasfaserstift. Wobei speziell die durch den Glasfaserstift entstehenden Rückstände gründlich beseitigt werden müssen, sonst drohen Getriebe-Probleme durch die zurückbleibenden Glasfaserreste. Diese Arbeiten können auch im Rahmen der Digitalisierung erledigt werden.

Arbeitsschritte zum Zerlegen des Modells

Bei der Abnahme des Kunststoffgehäuses achten Sie bitte auf den kleinen Oberleitungsumschalter in Form eines Isolators auf dem Dach der Lokomotive. Dieser ist lediglich eingesteckt und verselbstständigt sich sehr gerne auf unergründliche Abwege. Die Gehäuseabnahme gestaltet sich teilweise hakelig und verlangt etwas «dosierte Gewalt». Falls Sie Glück haben, geht die Abnahme nach leichtem seitlichem Spreizen recht leicht. Nach dem Herausdrehen der vier winzigen Kreuzschlitzschräubchen kann die Hauptplatine abgenommen werden. Die beiden Hälften des Rahmens wer-

den mittels zweier seitlich eingedrehter Schrauben zusammengehalten. Wenn diese herausgedreht sind, fällt die Mechanik einschliesslich der beiden Drehgestelle förmlich auseinander. Achten Sie hierbei auf die beiden V-förmigen Kunststoffteile, welche die beiden Chassisähnlichen gegenseitig isolieren, und auf die beiden kleinen Kunststoffmuttern. Die Einzelteile des Modells liegen nun alle vor Ihnen. Ich lege die Bestandteile während der Arbeiten immer in ein kleines Schädelchen beiseite und hole nur jeweils dasjenige heraus, das ich gerade bearbeiten möchte.

Vorbereitung der Elektrik

Die Hauptplatine besteht aus recht dünnem Material, das vorsichtig behandelt werden will. Falls sie bricht, ist Ersatz nur schwer zu beschaffen. Unter Berücksichtigung dieses Aspekts werden nun die Dioden und der recht voluminöse Entstörkondensator ausgelötet, der Motorkontakt mit einem Seitenschneider abgeknipst und der Oberleitungsumschalter herausgehebelt.

Der Motor kann nun für den Digitalumbau vorbereitet werden. Dazu werden die beiden Anschlussfahnen so nah als möglich an den Kohlehaltern abgeschnitten. Es muss



Leistungsgewicht bis unter das Dach, für die gewünschte Digitaltechnik scheint kein Platz zu sein.



Leicht flüchtiges Objekt. Der Oberleitungsumschalter macht sich beim Zerlegen gerne davon.

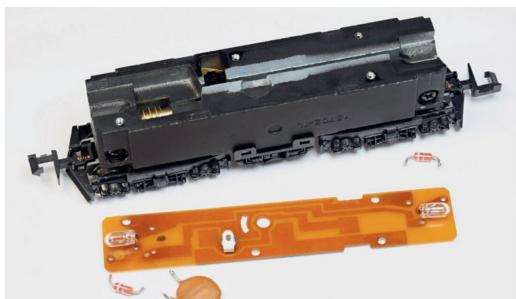
später absolut sichergestellt sein, dass keiner der beiden Anschlüsse noch eine elektrische Verbindung zum Chassis hat. Um das zu erreichen, gibt es zwei Möglichkeiten: 1. Der Bereich im Chassis, in dem die Kohlehalter und die Kontaktteile des Motors später zu liegen kommen, wird entsprechend tief ausgefräst. 2. Der Bereich wird durch Einlegen beziehungsweise Einkleben eines entsprechenden Bandes isoliert. Da ich persönlich die Mit-Hosenträger-und-

Gürtel-Methode bevorzuge, habe ich eine Kombination aus 1. und 2. angewandt.

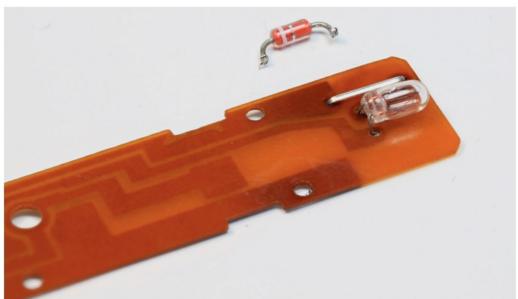
Elektrische Einbindung des Decoders

Die Hauptplatine der Re 4/4¹ von KATO muss kaum bearbeitet werden. Zum Beispiel sind Leiterbahnunterbrechungen nicht nötig. Anstelle der Diode wird an der hinteren der beiden Birnen eine Drahtbrücke eingelötet und somit die Masseverbindung des Birnchens wiederhergestellt. Im vor-

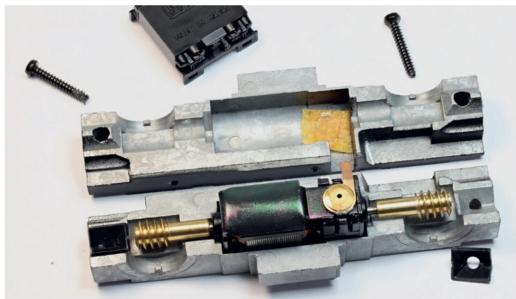
deren Bereich wird in die Leiterbahn des Pluspols, an den der Decoderanschluss angelötet wird, ein kleines 0,5-mm-Loch gebohrt. Der Decoder findet in der Öffnung im Chassis, in dem der Entstörkondensator untergebracht war, Platz, er sitzt also später unter der Hauptplatine. Der elektrische Anschluss des Decoders wird anhand der Bilderreihe in diesem Beitrag ausgeführt. Beispielhaft habe ich für den Umbau den Decoderwinzling Nano-Lokdecoder PD05A



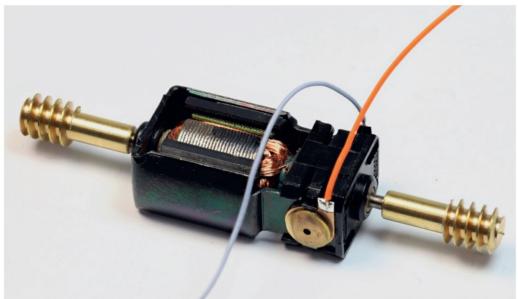
Die Hauptplatine ist abgenommen, einige Bauteile bereits ausgelötet.



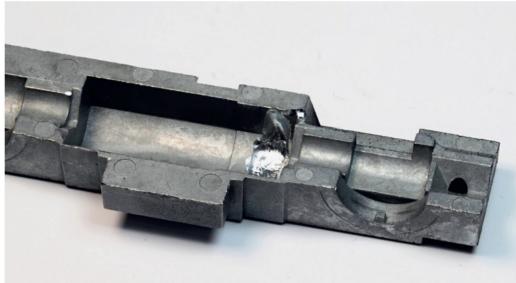
Brücke ersetzt Diode und stellt die Masseverbindung zur Glühbirne her.



Das zweiteilige Chassis gibt nach dem Zerlegen die Antriebstechnik frei.



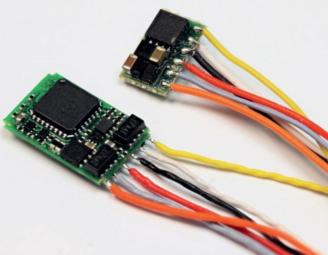
Die elektrischen Anschlüsse des Motors sind zum Digitalisieren geändert.



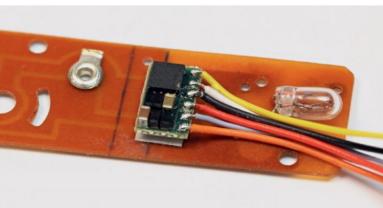
Der Bereich der elektrischen Motoranschlüsse muss sorgfältig ausgefräst...



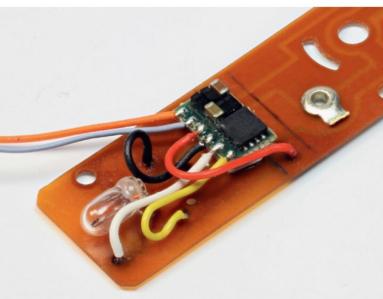
... sowie zusätzlich mit Isolierband ausgekleidet und damit isoliert werden.



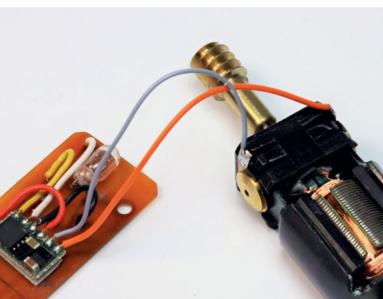
Zwei Decoder unterschiedlicher Grösse.



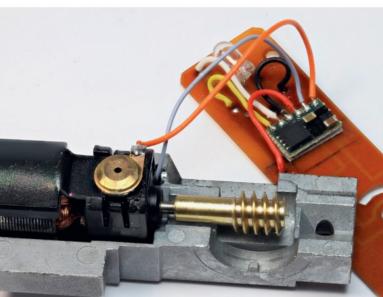
Der kleine Decoder findet locker Platz.



Fast die ganze elektrische Verdrahtung.



Das Triebwerk elektrisch eingebunden.



Die ganze Verdrahtung auf einen Blick.

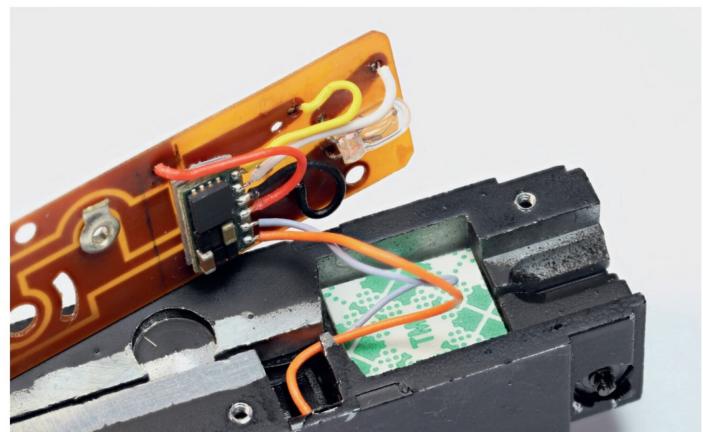
der Firma Doehler & Haass (Art.-Nr. DH PD05A-3 1) verwendet. Ein etwas grösserer Decoder, wie der Lenz silver mini + (Art.-Nr. 10310-02) oder der ESU Lokpilot V4.0 (Art.-Nr. 54688), ginge aber auch. Diese habe ich ebenfalls schon verbaut, sie verlangen allerdings etwas mehr Sorgfalt bei der Montage.

Letztlich werden die Decoderlötstellen in Grau und Pink gekürzt und entsprechend den Abbildungen an die gekappten Motoranschlussfahnen gelötet. Der Anschluss,

der ursprünglich direkt am Chassis anlag, wird mit der grauen Litze verbunden, der ursprünglich mit der Platine verbundene mit der pinkfarbenen. Hier ist Sorgfalt geboten, um durch schnelles Arbeiten ein beim Löten hitzebedingtes Verformen des Kunststoffes der Kohlehalter zu vermeiden.

Zusammenbau

Zuerst wird der Motor in die entsprechende Vertiefung in der Chassishälfte gelegt, und



Bei der Montage ist sorgfältige Kabelverlegung gefragt, der Boden der Mulde wird ausgekleidet.



Von der Digitaltechnik ist nach der Montage nichts zu sehen, nur der Oberleitungsumschalter fehlt.



Die fertig digitalisierte Lok von unten betrachtet. Der rote Punkt sagt aus: Digitaltechnik an Bord.

die beiden V-förmigen Kunststoffteile werden aufgelegt. Nun kann die zweite Hälfte platziert und die beiden Befestigungsschrauben in die gegenüberliegenden Kunststoffmuttern leicht eingedreht werden. Ziehen Sie diese noch nicht fest! Bei diesen Arbeiten ist darauf zu achten, die vom Motor kommenden Decoderlitzen in Grau und Pink nicht zu verklemmen. Nun werden die Drehgestelle in die dafür vorgesehenen Öffnungen eingefädelt und durch endgültiges Festdrehen der beiden Schrauben im Chassis gesichert. Zuletzt wird die Hauptplatine wieder aufgesetzt und mit den

vier Schräubchen gesichert. Achten Sie dabei auf eine saubere, klemmfreie Verlegung der Decoderanschlüsse.

Probefahrt und Einstellung

Ein spannender Moment sind die ersten digitalen Fahrten auf dem Programmiergleis. Hier zeigt sich, ob Ihre Bemühungen auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Mein Programmiergleis besteht aus einem separaten Schienenkreis mit einem Durchmesser von circa 80 cm. Hier wird jeder Umbaukandidat zunächst einmal «reanimiert» und eine gewisse Zeit eingefahren. An-

schliessend erfolgt die Programmierung von Adresse (CV1), Anfahr- (CV2), End- (CV5) und Mittelgeschwindigkeit (CV6) sowie der Brems- und Anfahrzeiten. Jetzt kann auch das Gehäuse wieder aufgesetzt und der Knebel des Oberleitungsumschalters auf dem Dach eingeklebt werden.

Fahreigenschaften

Vorausgesetzt, es ist alles richtig ausgeführt, überrascht die betagte Lok durch seidenweiche, sehr ausgeglichene Fahreigenschaften. KATO hat dem Modell sorgfältig ausgelegte Getriebe und einen robusten fünfpoligen Motor als sehr gute Gene mitgegeben. Mechanik und Elektrik des Klassikers vertragen auch recht grosszügig bemessene Brems- und Anfahrverzögerungen.

Fazit

Der Digitalumbau des KATO-Modells lohnt sich schon wegen des Spasses bei den Umbauarbeiten. Hinzu kommen die ausgeglichenen, samtweichen Fahreigenschaften, gepaart mit einer ordentlichen Zugkraft, die das N-Modell als Allrounder qualifizieren. Für Hobbykollegen mit etwas handwerklichem Geschick und einem Mindestmass an Werkzeugen unbedingt zu empfehlen. ☈





Ernst Bertschi (Landschaft), Gregor Ineichen (Kassier), Ueli Dysli (Präsident, Sekretär) und Marcel Eisenlohr (Fahrdienstleiter, einer der Bauchefs).

Szene | Zu Besuch beim Modelleisenbahnclub Oberwynental (MECO)

Wohlfühloase unter dem Dach

Im aargauischen Oberwynental, das auch gerne als Stumpenland bezeichnet wird, frönt eine Gruppe von Modelleisenbahnhern seit bald 40 Jahren klubmäßig ihrem Hobby. Treibende Kraft dahinter ist Ueli Dysli, der seit über 60 Jahren «isebähnlet».

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

Ich mag keine Vitrinen», sagt Ueli Dysli mit Bestimmtheit. Für ihn müssen Züge fahren. Das tun die 100 Loks und 450 Wagen verschiedener Marken denn auch drei- bis viermal pro Woche auf der Anlage, die sich der bald 73-jährige im Untergeschoss seines Wohnhauses in Gontenschwil eingerichtet hat. Begonnen hat alles vor über 60 Jahren mit einer Märklin-Packung mit Dampflokomotive, ein paar Wagen und einem Gleisoval, die der kleine Ueli damals geschenkt erhielt.

Diese Startpackung bildet gewissermaßen den Ursprung eines Eisenbahnvirus. Verbreitet hat es sich in einem Aargauer Südtal, das von der Wynen- und Suhrentalbahn (WSB) – heute unter dem Oberbegriff Aargau Verkehr (AVA) – erschlossen wird.



Ueli Dysli stellt ein paar Wagen auf die Schiene des Schmalspurteils der Klubanlage.

Report

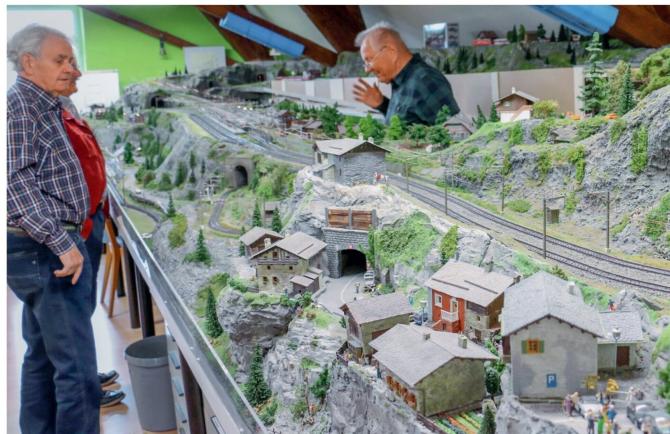
Die vom Virus angesteckten Modellbahner trafen sich Ende der 1970er-Jahre zuerst in einem Restaurant in Reinach (AG). Sie fertigten ihre erste Anlage auf Dachlatten für eine Ausstellung. Wenig später konnte im Keller des damals noch von der Gewerbeschule benutzten Schulhauses in Reinach ein Raum gemietet werden. Da die Anlagen-Teile dort jedoch nach jedem Bauabend abgebaut und weggeräumt werden mussten, hielten die Modellbauer nach einer anderen Bleibe Ausschau.

Vereinsgründung 1983

Fündig wurden sie im Estrich des gleichen Schulhauses. Den Tipp dafür erhalten hatte Peter Gautschi, der damals eine Führungsrolle in der Reinacher Feuerwehr innehatte. Im Einverständnis mit den Gemeindebehörden konnte der südliche Teil des Dachgeschosses entrümpelt, von Taubenkot ge-



MECO-Urgestein Ueli Dysli vor seiner Heimanlage, die natürlich auch digital gesteuert wird.



Ernst Bertschi (links), ebenfalls MECO-Gründungsmitglied, fachsimpelt mit den Anwesenden.



Blick in die Kommandozentrale, wo Bauchef Marcel Eisenlohr am Computer sitzt.

reinigt und für eine ordnungsgemäße Benutzung vorbereitet werden. «Wichtig ist, stets einen guten Draht zu einem Gemeinderat zu haben», sagt Gautschi rückblickend. Unzählige Abende wurden für die Planung und den Ausbau des neuen Lokals aufgewendet. Bei diesen Arbeiten «konnte die rustikale Konstruktion des Dachstocks erhalten werden». Das ist auf der Klubwebseite zur Geschichte des Modelleisenbahnclubs Oberwynental zu lesen, der am 5. April 1983 offiziell gegründet wurde.

Warteschlaufe für Neue

Zum ersten Präsidenten gewählt wurde Peter Gautschi. Gründungsmitglieder waren ebenso Ueli Dysli und Ernst Bertschi, die bis heute aktiv sind im Verein, der total 18 Aktiv- und 9 Passivmitglieder zählt. Nach einem Schnuppertag im Klublokal haben kürzlich sieben weitere Personen ihr Interesse für eine Mitgliedschaft angemeldet, die jedoch infolge der Kontaktbeschränkungen während der Coronapandemie noch nicht aufgenommen werden konnten. Das erklärt Ueli Dysli, der vor sechs Jahren Peter Gautschi an der Vereinsspitze abgelöst hat. Dort stand Gautschi mit einem kleinen Unterbruch über viele Jahre lang. Er weiß folglich viel aus dem Vereinsleben zu er-



Passt zum Frühling und Frühsommer: eine Hochzeitsgesellschaft auf dem Weg zur Kirche.



Men at work: Auch die Modellbahnanlage der Oberwynentaler ist noch nicht ganz fertig.



Im Bahnhof Aargau Süd fahren die Züge auf zwei Ebenen ein und aus.



Eine Krokodillok zieht mit einem Güterzug vor den Bildschirmen durch.

zählen, das nebst Bauen und Fahren aus Anlagenbesichtigungen bei anderen Klubs, gemeinsamen Reisen und Höcks besteht.

Weiterausbau ab 2012

Im Laufe des Jahres 2012 konnte der Klub den restlichen Teil des Estrichs von der Gemeinde Reinach übernehmen und ausbauen. In den Ausbau investierten die Vereinsmitglieder bis 2014 wieder viele Arbeitsstunden und organisierten zudem finanzielle Unterstützung durch die Ausgabe von Anteilscheinen. «Das war eine schöne Zeit», betont Peter Gautschi, der heute Passivmitglied ist, «aber noch viele Ideen hat», wie er sagt. Da wäre zum Beispiel das Klubarchiv, das er mit Unterstützung seiner Vereinskameraden erstellen möchte. Heute erstreckt sich die MECO-Anlage in Spur H0 und H0m mit Gleich- und Wechselstrom (für Details dazu siehe die Textbox) unter dem Dach des alten Gewerbeschulhauses über zwei Räume mit einem Wanddurchbruch. Ausserdem ist die Anlage in ihrem Betrieb vollständig digitalisiert.

Gelernter Käser hilft...

Ueli Dysli, der ursprünglich Käser gelernt und danach Milchwirtschaft studiert hat, hat auf seiner Heimanlage schon früh mit der Digitalisierung begonnen. Bei der Software entschied er sich für Win-Digipet, die später auch auf der Klubanlage zur Anwendung kam. Dysli war beruflich 38 Jahre lang für ein internationales Unternehmen tätig, das Halbfabrikate und Zusatzstoffe für Lebensmittel herstellt und in der Schweiz eine Niederlassung in Reinach hat. Dabei war er viel unterwegs. Umso mehr genoss er es, in der Freizeit zu Hause «zise-bähnle». Über sein Hobby kam Dysli in Kontakt zu einem Wirtschaftsanwalt in Zürich.



Neben dem sechsspurigen Bahnhof Aargau Süd gibt es eine Schiebebühne. Mit dieser können die Lokomotiven ins Depot manövriert werden.



Ein Zug der Brünigbahn fährt in die Station Stierenberg ein, von wo aus eine Seilbahn auf den noch unfertigen Berg gleichen Namens führt.



Ein Re 4/4^{II} Swiss Express rauscht an einem Bogenviadukt vorbei. Leider wurde dieser einmal bei einem Einbruch ins Klublokal zerstört.



Autsch: Die Unfallszene bei einem Bahnübergang wurde von Ueli Dysli erdacht und gefertigt.

... andern digitalisieren

Dieser bat Dysli um Hilfe bei der Digitalisierung seiner Modellbahnanlage, die er sich zuvor von Märklin-Vertretern hatte erbauen lassen. Der passionierte Modellbauer aus dem Aargau unterstützte in der Folge einmal pro Monat tatkräftig seinen wohlhabenden Modellbahnfreund in Zürich, dem die Zeit fehlte, seinem Hobby zu frönen. Als dieser starb, vermachte er seine Anlage Ueli Dysli, der 15 Züge für die eigene Anlage übernahm, mit der er an die Kapazitätsgrenze stiess. «Meine Frau gibt mir keine Bewilligung mehr zum Weiterausbau», merkt Dysli schmunzelnd an.

Der Rest der «Riesenanlage», so Dysli, ging an den Klub. Dieses Material wurde und wird von den Clubmitgliedern noch für die Weiterentwicklung der Anlage unter dem Schulhausdach eingesetzt. Ueli Dysli hat derweil vor drei Jahren begonnen, bei sich zu Hause zusätzlich eine LGB-Gartenbahn anzulegen, auf der ausschliesslich Lokomotiven und Wagen der RhB verkehren. Dies zur grossen Freude der Kinder aus der Nachbarschaft.

Drei Bahnsysteme auf einer Anlage

Der Modelleisenbahnclub Oberwynental (MECO) hat auf seiner Anlage in zwei miteinander verbundenen Räumen mit total 140 m² Fläche im Dachgeschoss des früheren Gewerbeschulhauses in Reinach (AG) drei Bahnsysteme mit zwei verschiedenen Spurweiten verbaut.

Das 3-Leiter-System (Märklin-H0) mit circa 200 Meter Gleisen und rund 50 Weichen wird doppelspurig geführt, mit einer Einsturzstrecke dazwischen. Neben dem sechsspurigen Hauptbahnhof Aargau Süd WS mit einer Schiebebühne beim Lokdepot gibt es zwei weitere Bahnhöfe: FreyDorf mit vier und Mecowil mit drei Gleisen. Dazu kommen noch drei Schattenbahnhöfe mit insgesamt 33 Abstellgleisen. Die etwa 50 Lokomotiven werden mit einer Märklin Central Station (CS3) und Win-Digipet-Software am Computer gesteuert. Das Rollmaterial besteht aus rund 30 Personen- und 100 Güterwagen.

Das 2-Leiter-System in H0 umfasst ebenso rund 200 Meter Gleise sowie etwa 50 Weichen und ist komplett doppelspurig angelegt. In seinem Zentrum steht der Bahnhof Aargau Süd GS mit Abstellanlagen sowie einem Betriebswerk für Elektroloks und einer Drehscheibe für die Dampf- und Dieselloks. Es gibt zwei Schattenbahnhöfe mit 13 Abstellgleisen, und das Rollmaterial besteht aus rund 30 Loks, 100 Güter- sowie 50 Personenwagen. Zur Steuerung – am selben Computer – wird eine Intellibox II und auch die Software Win-Digipet eingesetzt. Eine Erweiterung des Systems mit einem dritten Schattenbahnhof mit neun Abstellgleisen ist derzeit noch im Bau, mit dem Ziel, den Ausbau bis Ende 2021 abzuschliessen.

Dazu kommt noch das Schmalspurssystem (H0m) der Marke BEMO mit 50 Meter Gleisen und etwa 30 Weichen. Die Fahrstrecke, die teilweise mit Zahnrad ausgerüstet ist, führt vom Bahnhof FreyDorf zu den Stationen Susch und Homberg sowie zur Haltestelle Stierenberg, von wo eine Seilbahn auf den gleichnamigen Berg fährt. 12 Loks sowie 30 Personen- und 12 Güterwagen verkehren auf diesem Anlagenteil, der ebenfalls mit der Software Win-Digipet betrieben wird, aber über eine separate Steuerstation.

Andreas Tschopp

Weitere Infos und Kontakt

Klublokal Modelleisenbahnclub Oberwynental (MECO): altes Gewerbeschulhaus, Aarauerstrasse 9, 5734 Reinach (AG)

Kontaktadresse:

Ueli Dysli (Präsident und Sekretär), Moränenweg 963, 5728 Gontenschwil, 079 332 54 72, info@meco-reinach.ch, www.meco-reinach.ch

News

Bahnmuseum Albula

Grono– Landquart– Bergün einfach

Nach dem Aus der Museumsbahn im Tessiner Misox trennt sich die Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT) von ihrem ehemaligen Rollmaterial. Ein Triebwagen konnte museal bei einer Baufirma im selben Tal erhalten werden. Für den Triebwagen BDe 4/4 491 fand sich zusammen mit dem Bahnmuseum Albula eine andere Lösung: Ab dem Sommer soll er vor dem Museum in Bergün ein zweites Leben als Grotto erhalten. Bis es so weit ist, wird der 1958 gebaute Oldtimer in der Hauptwerkstatt der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart revidiert, wozu er auf dem Strassenweg überführt wurde. Der Triebwagen weilt bereits 1980 für eine Revision in der HW, damals erfolgte der Transport per Rollbock auf SBB-Gleisen.

Stefan Treier



In Grono wurde der BDe 4/4 491 für den Transport über den San Bernardino verladen.



1980 wurde der Triebwagen auf dem Schienenweg nach Landquart in die HW überführt.

Chemins de fer du Kaeserberg

100 Jahre und noch kein bisschen leise

Foto: Chemins de fer du Kaeserberg



Der Zug des Monats Juni am Kaeserberg: Ge 6/6 I, 0,94 MW, 66 t, Last: 34 A, 220 t, Vmax: 55 km/h.

Am 30. Juni 1921 wurde die Ge 6/6 I 401 bei der Rhätischen Bahn (RhB) in Dienst gestellt. Die Ge 6/6 I 411 von 1925, die den Zug des Monats zieht, erlebte auch die frühen Jahre der Elektrifizierung der Albula-Strecke. Gewissenhaft gepflegt, trat diese braune Dame erst nach 75 Betriebsjahren in den Ruhestand. Wieder auf Vordermann gebracht, ist sie seit 2001 eines der Schmuckstücke des Deutschen Museums in München, während sie am Kaeserberg tapfer ihren langen Güterzug zieht. Zu bewundern ist der Zug bei der Kaeserbergbahn in Granges-Paccot bei Freiburg im Üechtland.

Chemins de fer du Kaeserberg

Verein Dynamometerwagen Xd4ü 99701

Dynamometerwagen auf Testfahrt

1913 baute die Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) im Auftrag der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einen vierachsigen Messwagen, den sogenannten Dynamometerwagen. Der als Xd4ü 99701 bezeichnete Wagen kam nach seiner Laufbahn bei den SBB, bei welchen er während Jahrzehnten für Messfahrten im In- und Ausland im Einsatz stand, zur Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Während 27 Jahren war er bei der Solothurner Privatbahn als Salonwagen unterwegs, ehe er 2006 an das Bahn-Museum Kallnach verkauft wurde. Nachdem sich die Pläne für das Museum im Berner Seeland in Luft aufgelöst hatten, fristete er während mehrerer Jahre sein Dasein auf einem Abstellgleis bei Kerzers. 2017 rettete der frisch gegründete Verein Dynamometerwagen Xd4ü 99701, der ausschliesslich aus Mitgliedern der Familie Rutschmann besteht, das Fahrzeug vor der Verschrottung. Im Januar 2020 wurde der Wagen nach Winterthur überführt, wo er vom Verein und von der Firma Historic Rail Services GmbH aufgearbeitet wurde.

Technisch dynamische Inbetriebnahme

Am 16. April 2021 war es dann so weit: Zum ersten Mal nach 15 Monaten verliess der frisch revidierte Wagen das Depot für seine technisch dynamische Inbetriebnahme. Auf dem Areal des ehemaligen Winterthurer Rangierbahnhofs wurde das Fahrzeug einem umfangreichen Testprogramm unterzogen. Als Erstes wurde die Radlast jeder einzelnen Achse gewogen. Anschliessend wurden diverse Bremsversuche durchgeführt, so wurde unter anderem auch getestet, wie lange der Bremsweg ist, wenn im Wageninnern die Notbremse betätigter wird. Bei diesen Versuchen wurde



Fotos: Stefan Treier

Unter anderem fanden bei der Inbetriebnahme Bremswegmessungen am Xd4ü 99701 statt.

der Wagen jeweils mit verschiedenen Geschwindigkeiten von der Lok abgestossen, rollte also solo über das Rangiergleis. Zum Abschluss der Tests wurde das Kurvenverhalten der Drehgestelle noch einmal ganz genau angeschaut und geprüft, ob auch wirklich nirgends etwas klemmt, wenn der Wagen durch einen Bogen fährt.

Ausgiebige Übergabefahrt durch die Ostschweiz

Wenige Tage später, am 24. April 2021, fand die offizielle Fahrt zur Übergabe an den Verein Xd4ü 99701 statt, die gleichzeitig den erfolgreichen Projektabschluss für die Historic Rail Services bedeutete. Für den Kommunikationsverantwortlichen Christoph Rutschmann war die Rundfahrt rund um Winterthur ein fantastisches Erlebnis. Er freue sich schon auf weitere Fahrten mit dem historischen Wagen. Nun gehe es an den Innenausbau, und darauf freue er

sich besonders. Der Wagen soll neben einem Speisesaal für 20 bis 24 Personen eine Bar umfassen und natürlich auch eine Lounge. Diese soll am Wagenende unter der Kuppel entstehen, da, wo sich auch die grosse Fensterfront auf der Stirnseite befindet. Dass dahin gebe es aber noch viel zu tun. Die erste offizielle Fahrt mit dem fertigen Wagen sei für den 22. Februar 2022 geplant. Schliesslich sei dies eine Schnapszahl, und das ganze Projekt sei ja aus einer Bieridee entstanden, meint Christoph Rutschmann schmunzelnd. Stefan Treier

Eine Videoreportage zu den Testfahrten finden Sie auf unserer Website.



<https://loki.ch/de/dynamometer>



Lagebesprechung unter dem Wagen. Fazit: Alles in bester Ordnung.



Die Testfahrten in Winterthur fanden bei schönstem Frühlingswetter statt.

Die Post

Einfrankenmarke zum Rigi-Jubiläum

Vor 150 Jahren vollbrachten die Ingenieure in der Zentralschweiz Grosses. Am 21. Mai 1871 war ihr Werk fertiggestellt, und die erste Bergbahn Europas konnte den Betrieb aufnehmen: Die Rigi-Bahn war geboren. Seither bringt sie jährlich Tausende von Ausflugs- und Feriengästen auf die Königin der Berge, wie die Rigi auch genannt wird. Das Bergmassiv zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Zugersee gilt als eine der wichtigsten Tourismusattraktionen der

Schweiz. Die Post würdigt das Jubiläum der Bahn mit einer Briefmarke. Sie zeigt die charakteristische Aussicht von der Rigi auf den Vierwaldstättersee und die eindrückliche Bergwelt mit Stanserhorn, Bürgenstock und Pilatus. Als zentrales Element fährt ein stilisierter Triebwagen der Serie Bhe 2/4 in Richtung Bergstation. Angeboten wird die Einfrankenmarke einzeln wie auch im Zehnerblock in den Poststellen und im Onlineshop der Post.

Stefan Treier



Die Post würdigt das 150-jährige Bestehen der Rigi-Bahn mit einer Einfrankenmarke.

Verein MThB-NPZ

Neuer Pendelzug soll gerettet werden

Am 7. August des letzten Jahres wurde in Winterthur der Verein MThB-NPZ gegründet, mit dem Ziel, die dreiteilige Komposition eines Neuen Pendelzuges (NPZ) der ehemaligen Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) mit Baujahr 1994 zu erhalten. Nach kurzer

Zeit gelang es dem noch jungen Verein, von den SBB den in Olten abgestellten Mittelwagen AB 673 sowie dem dazugehörenden Steuerwagen Bt 975 zu übernehmen und in die Ostschweiz zu überführen. Als Zugfahrzeug möchte der Verein den RBDe 561 174,

der sich heute noch im Besitz der Südostbahn (SOB) befindet, erwerben. Für die Finanzierung dieses Projektes wurde ein Crowdfunding gestartet.

Stefan Treier

<https://mthb-npz.ch/>



Liebe Leserinnen und Leser

Auf der Rückseite der LOKI 5 | 2021 ist ein ganzseitiges Inserat eines Detailhändlers, das für alkoholische Getränke wirbt. Dieses Inserat hat einige negative Reaktionen ausgelöst. Vor allem wurde angeführt, dass die LOKI auch von Jugendlichen gelesen werde und daher Werbung für Alkohol unzulässig sei. Wir bedauern dieses Missgeschick und versichern, dass Ähnliches nicht mehr vorkommen wird.

Die LOKI-Herausgeberschaft

Veranstaltungen

Tag der offenen Tür [Winterthurer Eisenbahn-Amateure \(WEA\)](https://www.wea-winterthur.ch) | 30. Mai 2021, 10.00–16.00 Uhr | 8404 Winterthur, Hobelwerkweg 8
Fahrbetrieb auf unseren Klubanlagen der Spuren 0/0m und H0/H0m. Mit Schutzkonzept. <https://www.wea-winterthur.ch>

Öffentliche Dampffahrten [Sursee-Triengen-Bahn AG](https://www.dampfzug.ch) | 30. Mai 2021, 10.30–16.45 Uhr | 6234 Triengen, Bahnhofstrasse 9
Nostalgie pur im Luzerner Surental auf unserer fahrleitungsfreien Bahnstrecke zwischen Triengen und Sursee. <https://www.dampfzug.ch>

1 Jahr neuer Bahnhof Konolfingen [OK Bahnhoffest](https://www.bahnhoffest.ch) | 5. Juni 2021, 09.00–16.00 Uhr | 3510 Konolfingen, Bahnhofplatz
Verschiedene Marktstände, Take-away, Dekoartikel, Backwaren, regionale Produkte, BLS Historic, Dampfbahn Bern.

Eisenbahntage [Dorf museum Verein alter Bären](https://www.museum-alter-baeren.ch) | 5./6. Juni 2021, 10.00–17.00 Uhr | 3510 Konolfingen, Burgdorfstrasse 85,
1:11-Modell-Holzeisenbahn, Live-Steam-Gartenbahn, Filmgeschichte des Bahnhofs Konolfingen. <https://www.museum-alter-baeren.ch>

Dampfwürstlibummler-Samstag [Brienz Rothorn Bahn AG](https://brienz-rothorn-bahn.ch/dampfwuerstlibummler) | 5./12./19./26. Juni 2021 | 3855 Brienz, Hauptstrasse 149c
Fahrt mit einer kohlebefeuerten Dampflok und einem Würstihalt bei Planalp. <https://brienz-rothorn-bahn.ch/dampfwuerstlibummler>

Dampffahrt am Brienzersee [Ballenberg-Dampfbahn](https://www.ballenberg-dampfbahn.ch) | 6. Juni 2021, 11.40–18.13 Uhr | 3800 Interlaken, Bahnhof Interlaken Ost
Romantische Dampffahrten entlang dem Ufer des Brienzersees. Details finden Sie auf: <https://www.ballenberg-dampfbahn.ch>

Dampfbetrieb Schadaubahn [Dampfbahn-Vaporama Schadaupark](https://www.dampfbahn-schadaupark.ch) | 6./20. Juni 2021 | 3600 Thun, Seestrasse 45
Dampfbetrieb bei passender Witterung. Änderungen vorbehalten. Aktuelle Daten auf: <https://www.dampfbahn-schadaupark.ch>

Dampfwürstlibummler-Mittwoch [Brienz Rothorn Bahn AG](https://brienz-rothorn-bahn.ch/dampfwuerstlibummler) | 9./16./23./30. Juni 2021 | 3855 Brienz, Hauptstrasse 149c
Fahrt mit einer kohlebefeuerten Dampflok und einem Würstihalt bei Planalp. <https://brienz-rothorn-bahn.ch/dampfwuerstlibummler>

Betriebstag Museumsbuslinie [Tram-Museum Zürich](https://www.tram-museum.ch) | 13. Juni 2021, 13.00–17.30 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260
Rundfahrten mit einem unserer schönen Oldtimerbusse ab Tram-Museum. <https://www.tram-museum.ch>

Rail Days 2021 [Verkehrshaus und HAG Modelleisenbahnen](https://www.verkehrshaus.ch) | 18./19./20. Juni 2021, 10.00–18.00 Uhr | 6000 Luzern, Lidostrasse 5
Grosse H0-Anlage, Kinderanlage in Betrieb, Verkauf von Produkten und POLYNET-Steuerungssystem. <https://www.verkehrshaus.ch>

Vollmond-Dinner [Brienz Rothorn Bahn AG](https://brienz-rothorn-bahn.ch/vollmonddinner) | 24. Juni 2021, 18.45–23.15 Uhr | 3855 Brienz, Hauptstrasse 149c
Dampffahrt inklusive Dreigangmenü im Berghaus Rothorn Kulm. <https://brienz-rothorn-bahn.ch/vollmonddinner>

Betriebstag Museumslinie 21 [Tram-Museum Zürich](https://www.tram-museum.ch) | 24./26. Juni 2021, 13.00–17.30 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260
Die Museumslinie 21 verkehrt zwischen Hauptbahnhof und Burgwies Tram-Museum. <https://www.tram-museum.ch>

Dampf auf Schiene und Wasser [EUROVAPOR](https://www.eurovapor.ch) | 26. Juni 2021 | 8583 Sulgen, Sonderfahrt
Extrafahrt mit Dampflok C 5/6 «Elefant» und Dampfschiff Hohentwiel auf dem Bodensee inkl. Gourmetessen. <https://www.eurovapor.ch>

Für die Richtigkeit der Angaben übernimmt die LOKI keine Gewähr.

Online

Veranstaltungen einfach online eintragen unter:



www.loki.ch/veranstaltung-melden

Eintragungsschluss

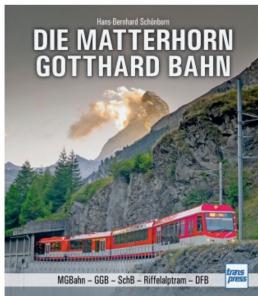
Bitte beachten Sie den Eintragungsschluss für Veranstaltungen in der [LOKI 7-8|2021](#):

Freitag, 28. Mai 2021

Corona

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

Medientipps



Die Matterhorn-Gotthard-Bahn

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) ist 2003 durch die Fusion der FO und der BVZ entstanden und somit eine relativ junge Schweizer Bahngesellschaft. Die 144 km lange Schmalspurbahn führt von Disentis/Mustér bis zum Touristenhotspot Zermatt. Sie gilt auch als Geburtsstiege des weltberühmten Glacier-Expresses. Kein Wunder, ist sie im In- und Ausland bekannt. Hans-Bernhard Schönborn hat dieser Bahn ein Buch gewidmet, das die Interessierten auf eine spannende Reise führt.

Das Buch behandelt in einem grossen Teil die Geschichte der einzelnen Vorgängerbahnen, wobei auch der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), als einer der MGB-Erbinen, grosszügig Platz eingeräumt wird. Im zweiten Teil wird die MGB präsentiert, und auch Schlüsselprojekte wie der Relaunch des Glacier-Expresses oder die Briger Ostausfahrt werden erklärt. Am Schluss führt das Buch die Leserschaft auf die verschiedenen MGB-Strecken, wobei sogar das Riffelalptram eine Streckbeschreibung erhält.

Mit dem vorliegenden Werk bekommt der Bahnfreund ein solides Buch über eine junge Bahn, das mit zahlreichem, teils unbekanntem Bildwerk trumpft.

Hans Roth

Die Matterhorn Gotthard Bahn
Hans-Bernhard Schönborn
1. Auflage, 2021
192 Seiten, 23,5 × 27,0 cm
transpress-Verlag
ISBN 978-3-613-71614-8

CHF 41.50

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



MIBA Spezial 128 – 12 Bastelprojekte
Horst Meier
1. Auflage, 2021
116 Seiten, 21,4 × 28,5 cm
VerlagsGruppeBahn GmbH
ISBN 978-3-96807-949-3

EUR 12,-

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.vgbahn.shop/12-bastelprojekte



Les voitures et les trains de la CIWL

Der Orient Express der einstigen Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) begeistert weltweit nicht nur Eisenbahnfans. Neben dem besagten Express führte die CIWL zahlreiche andere Luxuszüge und Kurswagen in Europa wie auch auf dem afrikanischen Kontinent. 1931 hatte sie mit 2268 Wagen den höchsten Wagenbestand.

Bei Éditions LR PRESSE ist kürzlich ein 180-seitiges Werk über die CIWL erschienen. Robert Nobécourt, ein Bahnamateur und begeisterter Bahnhofsfotograf mit einer Leidenschaft für Geschichte und Zugkompositionen, hat mehrere handgeschriebene, handgezeichnete und handkolorierte Broschüren gestaltet, aus denen der Verlag das vorliegende Buch kreiert hat.

Im Werk, das drei seiner Notizbücher umfasst, zeigt er zunächst alle Wagen seit der Gründung 1872. Seine Wagenskizzen werden von ausführlich zusammengefassten Aussagen begleitet. Im zweiten Teil beleuchtet er zahlreiche Kompositionen von Luxuszügen im Laufe der Zeit. Und im dritten Teil wird die Innenausstattung der Wagen mit Diagrammen und Tabellen mit einer Zusammenfassung der Nummerierung dargestellt.

Hans Roth

Les voitures et les trains de la CIWL
Robert Nobécourt
1. Auflage, 2020
180 Seiten, 29,7 × 21,0 cm
Editions LR PRESSE
ISBN 978-2-37536-042-2

EUR 24,50

Einfach und bequem online
bestellen unter:
<https://trains.lrpresse.com>



Börse

Verkaufen

0 Grosse Eisenbahn, 20-Volt-Wechselstrom.

Bruno Schenker, Hornimattstr. 26, 5106 Wildegg, Tel. 062 893 19 79 oder 076 542 41 66

0 Ae 4/7 10962 SBB von W. Hermann, Vitrinenmodell, Fr. 2500.–.

Hansjörg Girsberger, girsberger@palstek.ch



| Frisa-Lok Be 4/6 Nr. 12332, Fr. 3500.–.
pepi08@outlook.com



| Frisa-Lok Ae 4/7 Nr. 10901, Fr. 3500.–.
pepi08@outlook.com

1 SBB A 3/5 700 Dampflokomotive Astar, Live Steam, Fertigmodell verkauft durch Fulgurex, Preis nach Absprache.

Auskunft über Tel. 044 767 09 39

Kaufen

H0 Suche Märklin 37045 Re 4/4, rot.

Angebote an Rolf Grieder, Tel. 079 407 97 45, rolfgrieder@bluewin.ch

Diese Rubrik ist privaten Kleinanzeigen vorbehalten. Wenn Sie eine kommerzielle Anzeige schalten wollen, wenden Sie sich bitte an mediavermarktung@staempfli.com.



Insertionsschluss für die LOKI 7-8|2021: Freitag, 28. Mai 2021

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

Zu verkaufen in Spur I

- Märklin Lok HS 64/13021
- CIWL Wagen
- Gepäckwagen 19481

Marc Messerli, Niederbottigenweg 87, 3018 Bern
Telefon 079 502 30 53

Ankauf von Modelleisenbahnen in der ganzen Schweiz

In allen Größen und Spurweiten.
Bitte lassen Sie sich von uns ein Angebot für Ihre Sammlung machen. Wir bieten faire Ankaufskonditionen.

Bei grossen Sammlungen kommen wir auch gerne zu Ihnen.

MH Marken GmbH – Marschallenstrasse 81, 4054 Basel
Tel. 078 9 16 16 34/061 525 99 05, info@mhmarken.ch

Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten

- Rückbau von Modellanlagen
 - Abholung ganze Schweiz
- Kerstin und Peter Christen, Hofstrasse 17,
4912 Aarwangen, Tel. 062 923 02 15 / 079 373 23 56
christen_modellbahn@bluewin.ch

Suche Spur N bis Spur I

Auch ganze Sammlungen
Sofortige Abholung und Barzahlung

Zeno Stirnemann
Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen (ZH)
Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69
stirnemann@windowslive.com

Original-RhB-Billettkasten
zu verkaufen für Fr. 850.–.
khimmelberger@bluewin.ch



Modellbahn-Landschaftsbau H0 – wer hilft mir?

Gerne auch rüstiger Rentner mit Erfahrung im Anlagenbau für Begrünung, Löten Sommerfeldt-Oberleitung, Schottern usw. Termine nach Vereinbarung auch in Coronazeiten möglich. Raum Zürichsee, Tel. 044 915 04 47

Zuschriften an modellbahn.pf@bluewin.ch

Wer klebt Figuren in H0-D-Zug-Wagen ein und kann einfache Lötarbeiten ausführen?

Anzahl: ca. 150 Wagen. Weitere anspruchsvolle Modellbahn-Montagearbeiten zu vergeben.

Peter Finding, Etzelweg 1, 8704 Herrliberg, Tel. 044 915 0447



SUCHE
Eisenbahnen/Anlagen
aller Arten alt od. jung.
Zahle fairen Preis. Bar.

Telefon 076 607 77 08
anfrage@modellbahnankauf.ch



Bahn aktuell

Re 484 national unterwegs



Von 2004 bis 2007 beschaffte sich SBB Cargo 21 Loks des Typs TRAXX F140 MS1, die als Re 484 001–021 nummeriert sind. Sie wurden in Bellinzona stationiert und vor Güterzügen nach Gallarate und von Chiasso aus vor Stahlzügen nach Desio eingesetzt. Einige Güterzüge wurden bereits nördlich vom Gotthard in Arth-Goldau mit Re 484 bespannt. Ab 2019 verschob sich ihr Einsatz zusätzlich auf den Lötschberg-Simplon-Korridor. Hier hatten fünf Lokomotiven von 2005 bis 2007 bereits einen Einsatz: die an die Cisalpino AG vermieteten Maschinen, die vor internationalen Reisezügen nach Italien auf den beiden Relationen Milano–Genf und Milano–Bern eingesetzt wurden.

Mit der steten Inbetriebnahme der Vectron wurden sie zunehmend überflüssig, sodass sie in den Lokpool von SBB Cargo National wanderten. Nun werden die italienischen Zugsicherungen ausgebaut, sodass die Re 484 bald nur noch in der Schweiz eingesetzt werden können.

Hans Roth



Die Re 484 013 zeigt sich am 14. April 2021 in Erlen ohne den grossen Cargo-Schriftzug.



Auch Baumaschinen sind Anhängelasten für die «neuen» Schweizer Loks. Hier die Re 484 020 unterwegs von Singen in den RBL bei Eglisau.

Erster Umspurnwagen eingetroffen

Am 15. April 2021 erhielt die MOB den ersten Interface-Wagen Bsi 293 für den Direktverkehr Montreux–Interlaken. Das Fahrzeug weist an der einen Stirnseite (Seite Montreux) eine Kupplung und Puffer nach UIC-Normalien und am anderen Ende (Seite Zweisimmen/Interlaken) eine automatische MOB-Mittelkupplung auf. Gut eine Woche später, am 23. April 2021, standen Tests auf der Umspuranlage in Zweisimmen an. Hierzu zog und schob die Ge 4/4^{III} 8004 den Wagen jeweils über die Umspuranlage. Für die Umspurung wird der Wagenkasten jeweils angehoben, und die Räder werden durch auf Hilfsschienen laufende Stützräder entlastet. Der eigentliche Umspurnvorgang dauert pro Wagen allerdings nur einige Sekunden.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll dann die umsteigefreie Verbindung Montreux–Interlaken (endlich) Wirklichkeit werden.

Patrick Heuberger



Seitenansicht des auf Meterspur stehenden Bsi 293. Man beachte links die Normalspurpuffer.



Detailansicht des Drehgestells: Der Wagenkasten ist erhöht für die bevorstehende Umspaltung.

Fotos: Patrick Heuberger

Wagenrochade bei SBB Historic



Am 9. April 2021 erfolgte bei SBB Historic eine Wagenrochade zwischen Rapperswil und Buchs (SG). Hier zeigt sich der BDe 4/4 1643 «Wyländerli» bei Sargans zusammen mit dem Eurofimawagen UIC-Z Am 61 85 19-90 515 und dem Leichtstahlwagen A 2763 auf der Fahrt nach Buchs (SG).

Foto: Julian Ryf

Eine Bobo auf grosser Fahrt nach Celle

Im Auftrag von Transrail unternahm die IRSI Re 421 387 eine grössere Fahrt: Am 22. April 2021 ging es mit einem Zug aus leeren Containertragwagen von Illikon über Basel und Mannheim nach Celle nördlich von Hannover. In der Nacht vom 23./24. April erfolgte die Rückfahrt mit leeren Eaos, hier bei Efringen-Kirchen.



Foto: Peter Schopp

Gleisbauer im Dienste der Armee

Zwischen Morges und Bière-Casernes gab es am 8. April 2021 zwei Panzerzüge zu befördern. Beim Verlad auf Rollböcke in Morges half die Re 420 503 der Sersa aus, da die Re 420 506 der Transports de la région Morges Bière Cossigny (MBC) infolge einer Kollision im Industriewerk Bellinzona weite.



Foto: Julian Ryf

Mit Holz einmal über den Damm

Die Re 430 115 der Widmer Rail Services (WRS) zog am 27. April 2021 einen Holzzug mit sechs beladenen Gigawood-Doppelwagen und dem Tm 232 517 von Schwerzenbach über Wetzikon-Rapperswil-Pfäffikon (SZ), Zürich Altstetten und Langenthal nach Menznau West und überquerte dabei den Seedamm.



Foto: Georg Trüb

Railcare-Lok im Bernbiet entgleist

Am 5. Mai 2021 entgleiste während Rangierarbeiten im Bahnhof Gwatt die Rem 476 453 «Waadtl» der Railcare mit einem Drehgestell. Für die Aufgleisung rückte die BLS mit zwei von der Am 843 502 gezogenen Hilfswagen an. In dieser Zeit wurde der Regelbetrieb glücklicherweise nicht gestört.



Foto: Peter Hürzeler

DFB kauft alle drei «Moyse» der RhB

Foto: Tibert Keller



Auf dem RhB-Netz konnten die Gm 3/3 in einem Zug überführt werden, hier bei Trun.

Mit den neuen Geaf konnte die RhB auch auf die 1975/76 bei Moyse beschafften Gm 3/3 231–233 verzichten. Es hätten sich einige Interessenten gemeldet. Und die RhB hat der DFB den Zuschlag gegeben. Diese möchte eine davon als Ersatz für den weniger geeigneten und revisionsbedürftigen Gm 4/4 71 «Elch» in Realp einsetzen. Die anderen zwei dienen als Ersatzteilspender.

Am 12. April 2021 gelangten die drei «Moyse» im fakultativen Güterzug 5711 von Landquart vorerst nach Disentis. Weil die Loks als Anhängefahrzeuge ungebremst sind, dienten die «Dampf-B» 2245–47 als Bremswagen. Am Folgetag überführte ein aus der HGe 4/4 103 und fünf Bremswagen bestehender Extrazug der MGB in drei Umläufen jeweils eine hinter der Lok eingebrachte Gm 3/3 nach Realp.

Tibert Keller

Foto: Georg Trüb



Die Rangierlokomotiven mussten einzeln in einem separaten Zug über den Oberalppass geführt werden, hier die Gm 3/3 233 nach Nätschen.



Foto: Peter Pfeiffer

In Realp angekommen, werden die bei der DFB sehnlichst erwarteten «Moyse»-Loks in Windeseile auf das Museumsbahnnetz überstellt.

Gemischte Züge sorgen für Abwechslung



Seit dem Fahrplanwechsel sind erneut mindestens zwei Mischkompositionen von IC2000- und EW IV/EC-Wagen im Einsatz, hier am 22. April bei Herzogenbuchsee.

Foto: Florian Hübscher

Im Erlebniszug den Gotthard erfahren



Der Erlebniszug San Gottardo zwischen Erstfeld und Bodio verkehrte dieses Jahr am 8. Mai zum ersten Mal. Hier die Ce 6/8 II 14253 mit historischen Wagen bei Lavorgo.

Foto: André Niederberger



BLS-Ameisen werden versilbert

Neu werden die aus dem RM-Bestand stammenden Baudienstraktoren «Ameise» Tm 234 380–384 (ex Tm 236) in den BLS-Farben gespritzt. Hier ist der Tm 234 382 am 8. April 2021 in Spiez.

Forchbahn-anhänger in Rumänien

Seit Eröffnung des Tram-Museums Zürich (TMZ) in der Burgwies stand der Anhängerwagen 119 auf dem nicht mehr angeschlossenen Gleisrest beim Buffet und diente als Party-, Video- und geheizter Winterwagen.

Der ursprünglich an die Tramways Lauannois (TL) ausgelieferte Wagen der Forchbahn (FB) verliess das TMZ am 23. März 2021 Richtung Sibiu in Rumänien, wo er von Meterspur auf 760 mm umgespurt wurde und seit dem 10. April auf einer Museumsbahn im Einsatz steht.

Hans Roth



Zwei Autokräne sind nötig, um den fast zehn Tonnen schweren Anhänger zum Verlad anzuheben.

Wenige Tage nach der Ankunft und der Umspurung rollt er durch die rumänische Landschaft.



Güterverkehr der OeBB in «DSF-Hand»

Am 23. April 2021 fuhr der morgendliche Güterzug der OeBB nach Oensingen mit dem Tem 225 043 des DSF. Daneben gelangen auch die beiden Re 456 der DSF regelmässig zum Gütereinsatz.



Foto: Florian Hübscher

Erlebniszüge der RhB fahren wieder

Seit dem 8. Mai 2021 verkehren bei der Rhätischen Bahn (RhB) die beliebten Erlebniszüge wieder. Auch der «Swiss Grand Canyon», die imposante

Rheinschlucht, lässt sich im offenen Aussichtswagen intensiv erleben. Dieser wird hier von der Ge 6/6^u 703 gezogen.



Foto: André Niederberger

Seltener Einsatz von 420er-Doppel

Gemäss dem Fahrplan und den Umlaufplänen sind jeweils zwei Re 420 am Schnellzug 163 Zürich HB–Sargans eingeteilt. Laut Ausrangierungsliste der SBB sollten diese Maschinen nicht mehr allzu lange im Einsatz stehen. Hier am 21. April 2021 bei Richterswil am Zürichsee.



Foto: Beat Bruhin



Foto: André Niederberger

Die Nostalgie- züge kehren zurück

Im Rahmen der steten Lockerungen der Coronamaßnahmen ist es Museumsbahnen in der Schweiz wieder möglich, Sonderfahrten anzubieten. Stellvertretend für alle wieder stattfindenden Fahrten hier die am 18. April 2021 erfolgte Instruktionsfahrt des Vereins Ballenberg-Dampfbahn.

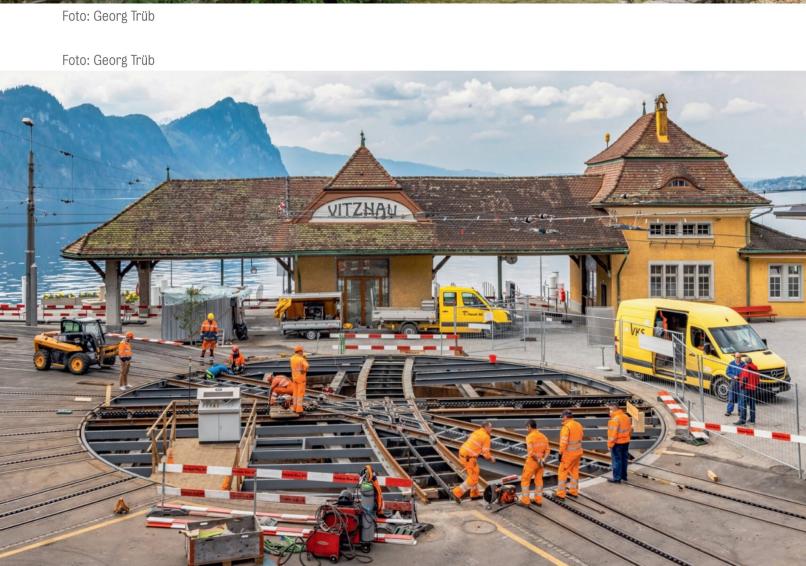


Foto: Georg Trüb

Foto: Georg Trüb

Eine weitere SCB-Lok unter Dampf

Die dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern (VHS) gehörende einstige F3 41 der Schweizerischen Centralbahn (SCB) legte am 30. April 2021 die ersten Meter aus eigener Kraft zurück. Anschliessend erfolgte eine Lastprobefahrt von Balsthal nach Oensingen und zurück, hier bei Thalbrücke.



Vitznau mit neuartiger Drehscheibe

Nun ist die weltweit einzigartige Drehscheibe in Vitznau mit drei sich kreuzenden Normalspur-Zahnstangengleisen nach dem Rigi-Bahnen (RB) fertiggestellt. Hier während Bauarbeiten am 21. April 2021 abgelichtet.

Tram-Einspurstrecke vor dem Aus



Zwischen Bern Eggibölzli und Muri befindet sich die letzte einspurige Tramstrecke in der Stadt Bern. Sie soll in den nächsten Jahren ausgebaut werden.

Das besondere Bild zum Schluss



Seit der Sperrre Neuenburg-La Chaux-de-Fonds verkehren die TransN-Flirt bis nach Olten. Hier der RABe 523 074 am 27. April 2021 bei Wangen an der Aare.



Vorbild & Modell | Die Ge 4/4¹ der Rhätischen Bahn in H0m von LGB

Kompakt verpackt

Die vierachsigen Elektrolokomotiven des Typs Ge 4/4¹ gehören seit 1947 zum vertrauten Bild auf Bündner Schienen. Der Modellbahnhersteller BEMO hat die BoBo I in H0m bereits vor vier Jahrzehnten auf den Markt gebracht. Seit diesem Frühjahr gibt es nun auch ein Modell für die Gartenbahn von LGB.

Von Stefan Wyss (Text/Fotos)

Schon relativ früh wurde das Streckennetz der Rhätischen Bahn (RhB) elektrifiziert. Der Erfolg der Bündner Staatsbahn und die damit verbundene Zunahme des Personen- und Güterverkehrs verlangte Mitte der 1940er-Jahre die Beschaffung neuer, stärkerer und schnellerer Elektroloks. Das war die Geburtsstunde der Ge 4/4¹.

Ge 4/4¹ 601–604: die erste Serie

Zwei Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nahm die RhB vier Lokomotiven mit der Achsfolge Bo'Bo' in Betrieb. Der mechanische Teil stammte von der SLM, während der elektrische Teil von der MFO und der BBC gebaut wurde. Technisch waren die Lokomotiven ähnlich aufgebaut wie die Ae 4/4 der BLS. Die Ge 4/4¹ wurden mit einer Hochspannungssteuerung Bauart

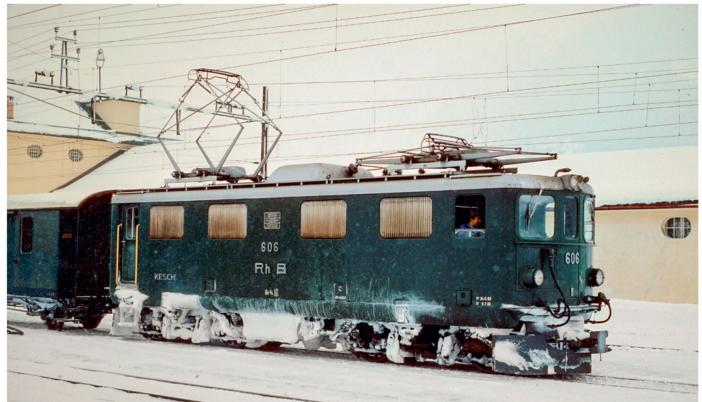


Die 604 im Auslieferungszustand mit Türen vorne am Führerstand und Fenstern im Maschinenraum.

BBC gebaut, die 28 Fahrstufen aufwies. Charakteristisch für die Ge 4/4^I ist daher auch das Klacken des Stufenschalters, das beim Wechsel der Fahrstufe zu hören ist. Nebst den RhB-Triebwagen ABe 4/4 501–504 waren die Ge 4/4^I somit die ersten laufachslosen Lokomotiven ohne Stangenantrieb bei der RhB. Die vier Lokomotiven haben die Betriebsnummern 601–604 erhalten und wurden mit einer Vielfachsteuerung für Doppeltraktion ausgestattet, gut erkennbar an der grossen Steckdose an den Stirnseiten. Weiter hatten die Lokomotiven vorne am Führerstand einen Übergang zu den Wagen, was an der Stirntüre und dem Trittbrett gut zu erkennen ist. Zur Belüftung des Maschinenraumes waren pro Seite zwei Blechjalousien vorhanden, die anfänglich grün lackiert waren. Weiter gab es zwei Kippfenster pro Seite. Die Loknummern und der RhB-Schriftzug waren wie damals üblich mit chromglänzenden, erhabenen Buchstaben und Zahlen angebracht.

Ge 4/4^I 605–610: die zweite Serie

Die vier Lokomotiven überzeugten derart, dass sich die RhB dazu entschloss, sechs weitere Loks dieser Bauart zu bestellen. 1953 konnten diese in Betrieb genommen werden und erhielten die Betriebsnummern 605–610. Leichte Unterschiede waren von aussen zu sehen. Die Loks hatten keine geneigten Dächer mehr, was an den fehlenden Nietenbändern zu erkennen war. Die Vielfachsteuerung der ersten vier Loks



Sicht auf den Führerstand II der Ge 4/4^I 606 mit neuen Düsengittern und zugeschweisster Fronttür.

funktionierte nicht zuverlässig. Deshalb wurde nun darauf verzichtet, und so wurden auch die markanten Steckdosen am Führerstand weggelassen. Mit der Inbetriebsetzung der zweiten Serie erhielten alle zehn Lokomotiven Namen (vgl. Tabelle). Die Höchstgeschwindigkeit der Ge 4/4^I war höher als diejenige der alten Stangenloks. Aus diesem Grund waren die zehn Lokomotiven zu Beginn hauptsächlich vor Schnellzügen im Einsatz. Am Albula ab Filisur war aber trotzdem ein Vorspanndienst durch eine der beiden umgebauten Ge 2/4 221 und 222 nötig. Mit der Abliefe-

Die Lokomotiven

Ge 4/4 ^I 601	Albula
Ge 4/4 ^I 602	Bernina
Ge 4/4 ^I 603	Badus
Ge 4/4 ^I 604	Calanda
Ge 4/4 ^I 605	Silvretta
Ge 4/4 ^I 606	Kesch
Ge 4/4 ^I 607	Surselva
Ge 4/4 ^I 608	Madrisa
Ge 4/4 ^I 609	Linard
Ge 4/4 ^I 610	Viamala

lung der Ge 6/6^{II} wurden die Ge 4/4^I nach und nach im Albula-Schnellzugsdienst abgelöst und kamen vermehrt auch vor Regionalzügen zum Einsatz.

Diverse Umbauten

Um die Belüftung des Maschinenraumes zu verbessern, wurden 1962 bei den Lokomotiven die Maschinenraumfenster und die grünen Jalousien ersetzt. Neu waren keine Fenster mehr vorhanden, alle vier Öffnungen wurden mit vertikal ausgerichteten Düsengittern verkleidet. Zudem wurden diese Düsengitter nicht mehr grün lackiert. 1965 veränderte sich das Erscheinungsbild der Ge 4/4^I weiter: Die Stirntüren wurden zugeschweisst sowie die Trittbretter und Handgriffe entfernt. Am Führerstand II wurde die Griffstange neu in einem Stück angebracht. Beim Führerstand I war die



Die Ge 4/4^I 607 Surselva mit gemischemtem Personen- und Güterzug auf der Talfahrt nach Filisur.



Die 602 behielt bis zum Umbau der Führerstände die grosse Steckdose der Vielfachsteuerung.



Blick auf den Führerstand I der Ge 4/4¹ 610 mit der vertikal verlaufenden ausklappbaren Leiter.



Die von LGB als Modell umgesetzte Ge 4/4¹ 605 im Zustand vor dem Umbau der Führerstände.

Griffstange zweiteilig. Dies war notwendig, da sich am Führerstand I die ausklappbare Leiter für den Aufstieg aufs Dach befand. Sie war unter einer schmalen Abdeckung eingeklappt und konnte im Bedarfsfall ausgeklappt werden.

In einem weiteren Umbauschritt wurden zusätzlich pro Führerstand zwei rote Lampen angebracht. Diesen Umbau durchliefen allerdings nicht alle Loks. Lediglich die 601, 603, 604 und 610 haben diese Lampen erhalten. Ebenfalls wurden bei den Loks der ersten Serie die grossen Steckdosen der Vielfachsteuerung entfernt. Eine Ausnahme war die 602: Sie behielt die Steckdose bis zum Umbau der Führerstände.

Die Modernisierung

Ab 1986 änderte sich das Erscheinungsbild der Ge 4/4¹ erheblich. Bei den 40-jährigen Lokomotiven war eine Modernisierung unumgänglich geworden, waren sie doch für die RhB nach wie vor unentbehrlich. Für den zukünftigen Einsatz im Regionalzugsdienst mussten die Lokomotiven auch mit Steuerwagen verkehren können. Im Güterzugsdienst war zudem der Einsatz in Doppeltraktion von Vorteil, aus diesem Grund wurden die Lokomotiven mit einer modernen und auch funktionierenden Vielfachsteuerung ausgerüstet. Die Führerstände wurden komplett abgetrennt und neu aufgebaut. Für die Lokführer wurde damit mehr Platz geschaffen, was die Sitzposition etwas angenehmer machte. Technisch wurden die Loks ebenfalls überholt. Die Umbauten führte die RhB in der eigenen Hauptwerkstatt in Landquart aus. Die erste Lokomotive, die diesen Umbau durchlief, war die 608, die nach der Modernisierung auch die Lüftergitter rot lackiert hatte. Bei den weiteren Lokomotiven wurden diese nicht mehr lackiert und blieben silberfarbig, die 608 wurde später ebenfalls angepasst.

Eine Ära geht zu Ende

Seit dem Umbau haben die Ge 4/4¹ unzählige weitere Kilometer auf dem Streckennetz der RhB zurückgelegt. Gross verändert hat sich das Erscheinungsbild seither nicht mehr. Nach der Umstellung der Arosalinie auf Wechselstrom wurde der Einsatz der Ge 4/4¹ auf dieser Strecke möglich. Aus Profilgründen war jedoch der Wechsel der Pantografen nötig, damit die Lokomotiven in Richtung Arosa eingesetzt werden konn-



Die Ge 4/4' 605 anlässlich einer Fotofahrt am 11. September 2020 aufgenommen bei Davos.

ten. Ab 1998 waren alle Fahrzeuge mit Einholmantografen ausgerüstet. 2010 schien das Ende für die BoBo I gekommen zu sein. Mit der 601 wurde die erste Lok ausser Betrieb genommen und abgebrochen. Ein Jahr später wurden weitere fünf Lokomotiven verschrottet, und die 602 ging als Leihgabe ins Verkehrshaus der Schweiz nach Luzern. Doch dank dem Bau des neuen Albulatunnels II blieben drei Loks weiter in Betrieb. Da wegen der Güterzüge für die Tunnelbaustelle die vorhandenen Lokomotiven nicht ausreichten, wurde die 602 aus dem Verkehrshaus zurückgeholt und im Sommer 2016 wieder in Betrieb genommen. Die Loks waren seither in diversen Diensten anzutreffen, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Nun neigt sich der Einsatz dieser Lokserie aber definitiv dem Ende entgegen. Mit der Lok 602 wurde die erste der verbliebenen vier Lokomotiven endgültig abgestellt und dient als Ersatzteilspenderin. Aktuell können die drei verbliebenen Loks 603, 605 und 610 noch bei ihren letzten Einsätzen beobachtet werden, lange wird dies aber nicht mehr der Fall sein. Ein Lichtblick bleibt jedoch: Die Vereine rund um historic RhB sind bestrebt, eine Lokomotive fahrfähig zu erhalten und zukünftig für historische Fahrten einzusetzen. Ursprünglich sollte eine Lok in den grünen Zustand zu-

rückversetzt werden. Diese Idee wurde aber wieder verworfen, die historische Ge 4/4' soll nun in Rot erhalten bleiben. Die Betriebsnummer und der genaue Zustand werden derzeit geklärt.

Das LGB-Modell

Lange, sehr lange hat man als Gartenbahnner auf ein Modell der Ge 4/4' von LGB gewartet. Nachdem Märklin im November

2018 die Ge 6/6^{II} angekündigt hatte, stieg in der Gartenbahnszene die Hoffnung, dass in absehbarer Zeit auch die Ge 4/4^I angekündigt wird. Bei der Neuheitenpräsentation im Januar 2021 war es so weit, und LGB hat unter der Artikelnummer 22040 die Ge 4/4^I 605 mit dem Namen Silvretta angekündigt. Das Modell widerspiegelt den Zustand der 1980er-Jahre, in dem die Loks beim Vorbild bis zum Umbau der Führerstände im Einsatz standen. Erfreulicherweise wurden die Modelle bereits im März ausgeliefert, sodass sie pünktlich zum Start der Gartenbahnsaison bei den Gartenbahnern eingetroffen sind. Am Osterwochenende konnte die neue Lok so einem ausführlichen Test unterzogen werden.

Lieferumfang

Mit der Lok mitgeliefert wurden die Bedienungsanleitung, eine erweiterte Anleitung für den Decoder, ein zweiter Kupplungshaken, je ein Werbeprospekt vom LGB-Club und vom RhB-Club, die Garantiekunde sowie zwei Schaltmagnete. Letztere können im Gleis montiert werden und lösen bei der Überfahrt der Lok die Soundfunktion Lokpifff aus. Wer den zuletzt jeweils separat beigelegten Lokführern vermisst, findet diesen bereits eingesetzt im Führerstand. Beim genauen Betrachten fällt einem auch gleich die spärlich ausgefallene Detaillierung der Führerstände auf. Da die Lok aber relativ kleine Fenster hat, ist diese im Fahr- betrieb kaum zu erkennen.



Auch vor einem RhB-Schnellzug mit EW I von LEBU macht die LGB-Lok eine gute Figur.



So präsentiert sich das LGB-Modell der 605 frisch aus der Verpackung.



Das Fabrikschild, die Loknummer und das RhB-Signet sind aufgedruckt.

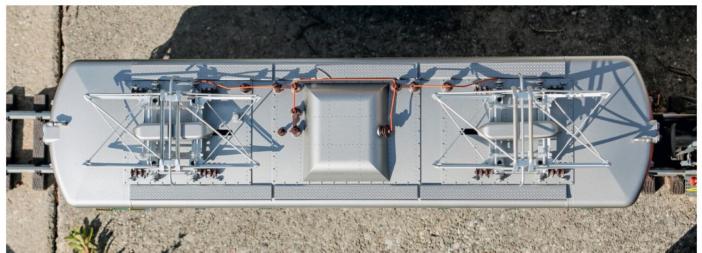
Viele Funktionen mit hohem Spielspass

Beim ersten Durchblättern der Bedienungsanleitung fällt sofort der hohe Spielwert auf, den die digitale Lok bietet. Insgesamt 23 Funktionen sind in der Bedienungsanleitung aufgelistet, welche mittels Digitalsystem angesteuert werden können. Darunter sind diverse Soundfunktionen, aber auch Lichtfunktionen wie die Führerstandsbeleuchtung oder das umschaltbare Rücklicht von einmal Weiss auf zweimal Rot. Ebenfalls lassen sich die Stromabnehmer automatisch heben oder senken, wahlweise entweder mittels einer Ablaufsteuerung oder fahrtrichtungsgängig. Das Dach des Modells ist detailliert ausgestaltet und vermag optisch zu überzeugen.

Ein Kritikpunkt ist die seitlich leicht versetzte Lockpfeife, welche mittig angebracht sein müsste. Bereits bei der LGB Ge 6/6 II (Art.-Nr. 22062) war die Lokpfeife versetzt, dies damit sie nicht mit den Ein-

holmstromabnehmern kollidiert. Beim Vorbild wurde die Lokpfeife allerdings beim Umbau der Führerstände in die Dachmitte versetzt und war nicht mehr mittig auf dem Dach über der Dachlampe angebracht. Interessant ist auch die Tatsache, dass beim Vorbild in der roten Version nur noch eine Lokpfeife pro Maschine verbaut wurde. Ebenfalls ist der Ausschnitt für den Antrieb

der Stromabnehmer etwas gross ausgefallen, sodass dieser beim Blick auf die Lokomotive sofort auffällt. Sehr fein ausgestaltet sind die Nietenbänder, welche entlang dem Dach angebracht sind, diese hatten beim Vorbild allerdings nur die vier Lokomotiven der ersten Serie 601–604. Bei den Lokomotiven der zweiten Serie waren die Dächer nicht mehr genietet.



Auf dem Dachgarten sind die grossen Ausschnitte für den Pantografen'antrieb gut ersichtlich.



Der Motorblock der Lokomotive mit der bewährten LGB-Stromabnahme.



Das Modell wird von zwei leistungsstarken Bühlermotoren angetrieben.



Das LGB-Modell der Ge 4/4^I 605 schlängelt sich mit einem Regionalzug durch die Gartenbahnanlage von Stefan Wyss und seinem Vater Thomas.

Fotos: Stefan Wyss

Bekannte Technik

Wie alle neuen LGB-Lokmodelle, ist auch die BoBo I mit einem MFX-Sounddecoder ausgestattet. Die Stromabnahme erfolgt über gefederte Kohlen auf allen vier Achsen. Zusätzlich hat jedes Drehgestell die bekannten Schienenschleifer von LGB zur Stromabnahme montiert. Die Stromabnahme der Lok funktioniert damit gut: Der Fahrspass ist garantiert, auch bei Messingschienen, die nicht auf Hochglanz poliert sind. Die Silvretta kann auch auf analogen Anlagen eingesetzt werden. Im Auslieferungszustand sind die Beleuchtung, der Fahrsound sowie das fahrtrichtungsabhängige Heben und Senken der Stromabnehmer aktiviert. Mit einem entsprechenden Programmiergerät lassen sich die im analogen Modus aktiven Funktionen individuell anpassen. Bei den Drehgestellen und Drehgestellblenden konnten die Antriebsblöcke und Blenden der Ge 6/6^{II} weiterverwendet werden. Deshalb sitzen auch bei der 605 die Achslagerblenden nicht zentriert über der Radmitte, sondern etwas nach unten versetzt. Dadurch können die Drehgestelle entsprechend mehr ausschwenken, und die Lok fährt so auch durch den engsten Radius (R1 = 600 mm) von LGB.

Sound

Wer beim Sound etwas genauer hinhört und das typische Klacken des Stufenschalters sowie das Summen der Fahrmotoren der BoBo I vom Vorbild kennt, wird vom Fahr- und Stufenschaltergeräusch enttäuscht. Zu wenige Schaltvorgänge und ein falsches Soundsample sorgen beim Stufenschalter für Abzüge in der Bewertung. Im

Gegenzug dazu vermittelt der Lokpiff ein tolles RhB-Feeling im Garten, ebenso die Stationsansagen des Fahrgastinformationssystems. Diese sind identisch mit denjenigen in den modernen Zügen der RhB. Wer nun das Haar in der Suppe sucht, könnte argumentieren, dass zur Zeit der grünen BoBo I die Ansagen nicht von einer Computerstimme gesprochen waren. Meist fahren

aber auf einer Gartenbahnanlage die Züge in gemischten Epochen. Aus der Entfernung kann oft nicht genau zugeordnet werden, aus welchem Zug die Ansagen nun ertönen. Auch wenn sie nicht 100% vorbildgetreu sind, haben die Ansagen, die übrigens in der Reihenfolge der Bahnhöfe der Albulalinie abgespielt werden, somit einen hohen Spielwert. Neu bei den LGB-RhB-



Ein Blick auf die Front mit der konstruktionsbedingt leicht nach links versetzten Lokpfeife.



Mit flüssigem Gold am Haken überquert die Silvretta den Clix-Viadukt in Richtung Engadin.



Gut getroffen sind auch die Proportionen des kompakten Bündner Kraftpaketes.

Loks ist das Abspielen der Schienenstöße, das bei höherer Fahrgeschwindigkeit auch gut umgesetzt ist. Da die Funktion dem Zufallsprinzip folgt und sich die Abspielgeschwindigkeit der Schienenstöße nicht an die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit anpasst, kommt es aber teilweise zu unpassenden Situationen. Da hört man etwa den Sound der Schienenstöße von einem Zug, der geschätzt mit etwa 60 km/h vorbeifährt, in Wirklichkeit ist der Zug aber gerade im Bahnhof und kurz vor dem Stillstand. Da besteht für zukünftige Modelle noch etwas Potenzial in der Optimierung dieser Funktion.

Abgestimmte Produktpalette für epochengerechte Züge

Von der Epoche passt die Ge 4/4^I gut mit der 2020 ausgelieferten grünen Ge 6/6^{II} zusammen. Positiv fällt die Abstimmung der verschiedenen Neuheiten im LGB-Programm auf. So gibt es zu diesen beiden Lo-

komotiven mittlerweile diverse passende Personen- und Gepäckwagen im grünen und creme-grünen Farbkleid. Auch beim Güterwagensoriment hat LGB in der Vergangenheit viele passende Wagen zu diesen beiden Loks produziert, sodass dem Vorbild entsprechende Zugskompositionen gebildet werden können.

Fahreigenschaften

Die Zugkraft der 605 vermag auch zu überzeugen. Auf unserer Anlage mit 3,5% Steigung und Radien ab R3 zieht die Lok locker einen Zug mit sechs LGB-Personenwagen. Im Gegensatz dazu zeigen die Ge 4/4^{II} von LGB in dieser Konstellation schon erste Schwächen. Hier ist also ein deutlicher Vorteil bei der neuen Konstruktion von LGB zu verzeichnen. Die Beschriftung der Lok ist wie schon bei der grünen Ge 6/6^{II} von LGB aufgedruckt, dadurch sind die Buchstaben und Zahlen nicht in glänzendem Chrom gehalten, sondern in einem Silbergrau. Dafür

wird so sichergestellt, dass die Beschriftung nicht abfällt, was bei früheren Modellen in dieser Spur der Fall war.

Optik

Optisch vermag die Ge 4/4^I von LGB zu überzeugen. Für den Preis von etwas über 1000 Franken bekommt man ein solides Modell mit vielen Funktionen. Der Gesamteindruck stimmt, und der Wiedererkennungswert betreffend das Vorbild ist gegeben. Zudem ist das Modell gut verarbeitet, und der Kompromiss zwischen Detaillieferung und robuster Bauweise ist gelungen.

Wer jedoch einen Bildvergleich mit dem Vorbild startet, der stellt einige Abweichungen bei den Details fest. Bei der RhB wurden die Lokomotiven mehrfach angepasst. So hatten die Ge 4/4^I 601, 603, 604 und 610 noch in Grün zusätzliche rote Lampen erhalten. Diese Version stellt den letzten Betriebszustand vor dem Umbau der Führerstände Ende der 1980er-Jahre dar. LGB hat zwar diesen Zustand nachgebildet, jedoch die Loknummer 605 gewählt, welche erst beim Wechsel zur roten Farbe die zusätzlichen roten Lampen erhalten hatte. Um dem Vorbild zu entsprechen, hätte LGB die Betriebsnummer 601, 603 oder 604 wählen können. Die Lokomotiven der zweiten Serie hatten keine Nieten am Dach, weshalb die 610 für das LGB-Modell ebenfalls nicht gepasst hätte. Derselbe Fehler ist vor rund 20 Jahren auch Kiss unterlaufen, als die Ge 4/4^I in Grün mit verschiedenen Nummern aufgelegt wurde: Auch da wurden die Nummernvarianten mit den roten Rücklichtern ausgeliefert.

Weiter sind beim LGB-Modell die Führerstände I und II gleich ausgeführt. Beim Vorbild war jedoch die Leiste, unter der sich eine klappbare Leiter für den Aufstieg auf das Dach befand, nur am Führerstand I angebracht. Auf der Seite von Führerstand II war sie nicht vorhanden, und der Handlauf war durchgehend. Im Vorbild betrachtet man die beiden Führerstände aber nicht oft nebeneinander, womit der Fehler im Fahrbetrieb kaum auffällt.

Fazit

LGB hat ein Modell mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis auf die Schienen gebracht, das robust gebaut ist. Einige Details entsprechen nicht 100% dem Vorbild. Dies trübt den Spielspass, den das Modell bietet, aber kaum. Wer sich an den roten Lampen

und den Nieten am Dach stört, kann sich mit etwas Bastelpass Abhilfe schaffen und die Lok mit einer anderen Betriebsnummer versehen. Möglich sind die Nummern 601, 603 und 604. Wem dies nicht reicht, der hat die weitere Möglichkeit, auf eine Lok von Kiss Modellbahnen Schweiz zu warten. Da wurde die Ge 4/4^l in zehn verschiedenen

Varianten sowohl in Grün als auch in Rot für das Jahr 2022 angekündigt. Allerdings liegen die Kiss-Messing-Handarbeitsmodelle in einer ganz anderen Preisklasse als das hier vorgestellte LGB-Modell. Die LGB-Fangemeinde darf also hoffen, dass LGB in naher Zukunft weitere Varianten der Ge 4/4^l ankündigen wird. 

Einen Videobeitrag mit Bildern der rollenden Ge 4/4^l haben wir für unsere Leser auf der LOKI Website bereitgestellt.



<https://loki.ch/de/kompakt-verpackt>



Ein Stelldeichein der LGB 605 und der Kiss 607 in Metallausführung.



Begegnung der Ge 6/6^l 707 und der Ge 4/4^l 605 im Bahnhof von Susch.



Das LGB-Sortiment bietet auch die passenden Wagen zur grünen Lok.



Nachwuchs | Stoppschienen im Eigenbau für das C-Gleis von Märklin

Nie mehr verbogene Signale

Für Spielanlagen, die interaktiv auf Sicht über Weichen und mit Signalen mit Zugbeeinflussung gesteuert werden, hat Markus Brückner nach einem Signalersatz gesucht. Denn: Signale sind zu schnell verbogen, wenn Kinder und Jugendliche in der Anlage hantieren. Da hilft die Stoppschiene im Eigenbau.

Von Markus Brückner (Text/Fotos)

Baut man ein Miniaturrelais mit einem Magnetartikeldecoder in das Gleisbett ein, kann man mit einer Stoppschiene im Eigenbau Gleisabschnitte digital steuern. Damit die Stellung des Signals wie bei Balkensignalen von der Bedienung aus sichtbar ist, wird am Ende des Stoppschnittes eine rot-grüne Leuchtdiode im Gleisbett eingelassen.

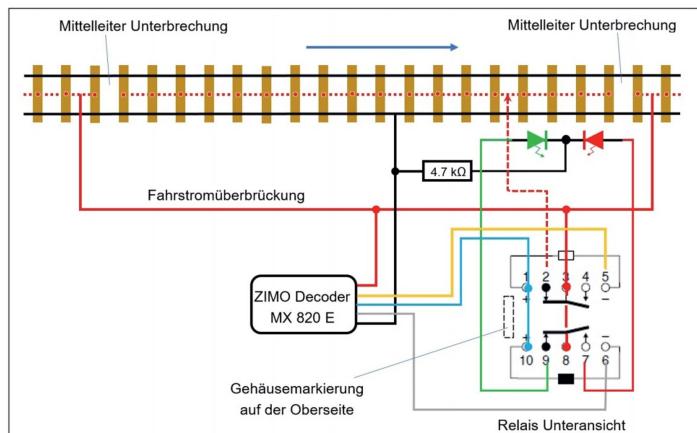
In Bahnhofsgleisen, die in beiden Richtungen befahren werden, braucht es zwei Stoppschnitte, je einen an den Enden des Gleises. Im Schüler-Modelleisenbahn-Club Münchenstein hat sich eine Abschnittslänge von zweieinhalb Schienen bewährt. Für Loks mit Schwungmasse genügt dies. Falls die Platzverhältnisse eng sind und man Lokomotiven mit grosser Schwungmasse nicht zu schnell fahren lässt, kann man auch auf zwei Schienen lange Abschnitte zurückbuchstabieren.

Tipps

Bei Bahnhofsgleisen, die in zwei Richtungen befahren werden und die auf beiden Seiten Ausfahrtssignale mit Stoppschnitten haben,

muss der Abschnitt auf der Einfahrtseite eines Zuges immer grün sein, sonst bleibt der Zug zu früh stehen. Um dies zu vermeiden, kann man einen Fahrweg bzw. eine Fahrstrasse auf der Zentrale programmieren.

Und zwar so, dass bei Rotschaltung eines Ausfahrtssignals das gegenüberliegende Ausfahrtssignal automatisch auf Grün gestellt wird. In der Klubanlage hat sich das ziemlich gut bewährt.



Die schematische Darstellung der Fahrstromüberbrückung im Gleisbett.



Zwischen der vierten und der fünften Schwelle wird ein Loch gebohrt.



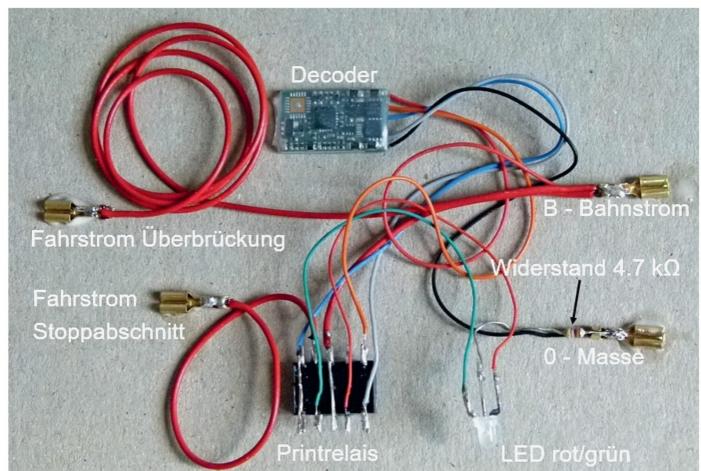
An derselben Stelle wird auch der Mittelleiter durchtrennt.

Für die Realisierung musste ich ein Miniaturrelais finden, das dünn genug ist, um im Gleisbett unterzukommen. Das Relais muss bistabil sein und wie eine Weiche mit einem Impuls vom Magnetartikeldecoder direkt geschaltet werden können. Bei Conrad bin ich fündig geworden. Panasonic hat ein Printrelais TQ2-L2-12V mit 12-V-Spulen sowie mit zwei 1-A-Umschaltkontakte, und es ist nur 5 mm hoch! Der Ansteuerstrom ist kleiner als 20 mA.

Als Magnetartikeldecoder für Weichen und Signale verwende ich seit Langem den ZIMO Typ MX820E. Es bleibt noch für die Anzeige eine LED zu finden, die Rot und Grün in einem einzigen Gehäuse anzeigen kann. Von Kingbright gibt es LED mit einem Durchmesser von 3 mm, die zwei Farben und drei Anschlüsse hat.

Im Schema gibt es einen Draht vom Anfang bis zum Ende, die Fahrstromüberbrückung. Da der Stoppabschnitt das Gleis zeitweilig stromlos macht, muss man dafür sorgen, dass das Gleis danach nicht abhängt wird. Daher wird vor der Mittelleiterunterbrechung der Bahnstrom abgenommen und bis nach der anderen Trennstelle geführt.

Die LED müssen im Strom begrenzt werden. Mit dem Widerstand 4,7 kΩ fließen etwa 5 mA Strom. Wer es gerne heller hat, kann den Widerstand bis 1 kΩ verkleinern. Mit diesen Widerstandswerten ist eine Belastbarkeit von 0,1 W für den Widerstand ausreichend.



Der Kabelbaum wird erst eingebaut, wenn sämtliche Lötstellen gemacht sind.

Mechanisch muss die Schiene am Ende der Stoppstrecke mit einer Fahrstromunterbrechung und einem Bohrloch mit einem Durchmesser von 3 mm versehen werden. Die Schiene am Anfang der Stoppstrecke braucht nur die Fahrstromunterbrechung. Das Bohrloch habe ich zwischen der vierten und der fünften Schwelle gebohrt. Der Mittelleiter wird am Anfang und am Ende des Abschnitts mit einer kleinen Trennscheibe ebenfalls zwischen der vierten und

der fünften Schwelle durchtrennt. Tragen Sie für diese Arbeiten bitte eine Schutzbrille. Auf keinen Fall darf man beim Punktkontakt auf der Schwelle trennen. Die erfolgreiche Trennung ist mit dem Durchgangsprüfer oder Ohmmeter zu kontrollieren.

Nach diesen Vorbereitungen kommt die Elektronik an die Reihe. Ich habe einen Kabelbaum ausserhalb der Schiene erstellt und alles erst eingebaut, als sämtliche Lötstellen gemacht waren. Mehr Ordnung als

Report

auf dem Bild auf der vorhergehenden Seite gibt es, wenn die Decoderanschlüsse mit etwas Reserve passend gekürzt werden.

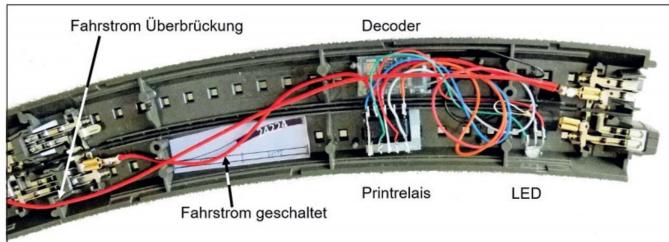
Beim Relais sind die Printanschlüsse um 90° nach aussen abgebogen. Die LED-Anschlüsse sind um die Schräge des Schienennetzes abgewinkelt und verkürzt. Der Mittelananschluss der LED ist über den Widerstand mit der Bahnmasse verbunden. Der längere seitliche Anschluss ist für die rote und der kürzere für die grüne LED im Gehäuse. Die Montage im Gleisbett ist schnell gemacht. Relais und Decoder werden mit doppelseitigem Klebeband festgehalten. Die Flachsteckhülsen werden angeschlossen und die LED durch das vorbereitete Loch gesteckt. Bevor wir Spannung anlegen, kontrollieren wir die Schaltung. Wir achten besonders darauf, ob sich nirgends blanken Drähte oder Lötstellen mit anderen spannungsführenden Teilen berühren können. Im Bild oben wurde sicherheitshalber ein Stück Isolierband unter die blanken Anschlüsse der LED geschoben.

Jetzt braucht der Decoder noch seine richtige Adresse. Der MX820E ist ein DCC-Decoder. Ich habe die CVs mit dem LokProgrammer von ESU bzw. mit der Ecos-Zentrale programmiert. Dazu muss der Decoder allein am Programmiergerät angeschlossen sein. Zur CV-Programmierung kommt man auf der Ecos über das Einstellungs-Icon. Hier kann man CVs lesen und schreiben. Falls diesem Stoppabschnitt – als Beispiel – die Adresse 66 gegeben werden soll, muss CV1 = 17, CV 9 = 0 und CV 33 = 1 geschrieben werden. Damit ist der MX820E programmiert. Die Adresse in Funktion der CV-Werte lautet in einer Formel:

$$\text{Adresse} = (\text{CV1} * 4) - 3 + \text{CV33}$$

Diese Formel berücksichtigt den oberen Adressbereich nicht (CV9 = 0). Einmal programmiert, testen wir die Stoppschiene komplett am Fahrstromausgang der Zentrale. Man sollte das Relais deutlich klicken hören. Bei grüner LED sollte die Wechselspannung zwischen Schiene und Punkt-Kontakt auf dem AVO-Meter um 14 V sein, bei roter LED 0 V.

Zur Abdeckung der blanken Drähte am Relais unter dem Schienennetz und zum Hinunterdrücken der Decoderlitzen kann ein breites und eventuell durchsichtiges Paketklebeband herhalten. Was über das Gleisbett hinausschaut, wird mit der Schere



Die Montage im Gleisbett ist schnell gemacht: die fertige Stoppschiene.



Zur CV-Programmierung kommt man über das Einstellungs-Icon: → Setup 2 → PROG DCC.



Hier kann man CVs lesen und schreiben. Ist die Stoppschiene programmiert, folgt ein Test.

abgeschnitten. Die Stoppschnitte setze ich als überlange Schienen komplett parametriert in der Anlage ein.

Der Materialpreis für einen Stoppabschnitt wird zu 80 Prozent vom Zubehördecoder bestimmt. Es ist ein hervorstechendes Merkmal dieser Lösung, dass die Stoppschnitte vollständig vom Bahnstrom gespeist werden und es daher keine Drähte unter der Anlagenplatte zu verlegen gibt. Setzt man neben den digitalen Loks auch noch Weichen mit Einzelweichendecodern ein, nutzen wir die Vorteile der Digitaltechnik durchgängig für die gesamte Anlage. Zur Anlage führen nur zwei Drähte von der Zentrale zur Anschlusschiene. Wenn Rückmelder mit von der Partie sind, gilt diese Aussage leider nicht mehr ganz.

Materialnachweis und mögliche Bezugsquellen

ZIMO MX820E Zubehördecoder:
Erhältlich in praktisch jedem Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

Printrelais, bistabil, 12 V,
Panasonic TQ2-L2-12V:
Conrad, Bestell-Nr. 1082497-62

LED, zweifarbig, Ø 3 mm, diffus,
Kingbright L-115WEGW:
Conrad, Bestell-Nr.: 180249-62



Bau | Landschaftsgestaltung rund um ein Bahnwärterhäuschen

K(I)eine Randfigur

Da liegt noch ein fertig gebautes Modellhäuschen im Fundus, und auf der Anlage existiert ein möglicher Platz. Wie daraus ein Schmuckstück entstehen und wie ein solcher Einbau stattfinden kann, zeigt uns Norbert Estermann anhand eines Bahnwärterhäuschens in H0.

Von Norbert Estermann (Text/Fotos)

Mit meiner Modelleisenbahnanlage beschäftigte ich mich bereits seit 1991. Nach dem Zusammenbau der ersten Anlagenteile und zwei Umzügen entstand im jetzigen Hobbyraum Stück für Stück eine beachtliche Anlagengröße. Im Verbindungsteil zwischen der eigentlichen Anlage und einem Nebenbahnhof mit Industrieanschlüssen zu einem Zeughaus und einem Armeemotorfahrzeugpark (AMP) wollte ich auf kleinstem Raum an der Bahnstrecke noch etwas Kleineres gestalten. Vor Jahren habe ich mal ein kleines Bahnwärter-

häuschen aus einem damals neu auf den Markt gekommenen Laser-cut-Bausatz zusammengebaut. Ich hatte die Absicht, diesen dereinst in meine Anlage zu integrieren. Der Zeitpunkt schien gekommen zu sein, ich fand nun einen geeigneten Platz auf diesem schmalen Verbindungstrakt.

Seit meiner Primarschulzeit befasse ich mich mit dem Thema «Landschaftsbau». Über die Jahre vergrösserte sich nicht nur das zur Verfügung stehende Budget, sondern auch die Erfahrungswerte in diesem Themenbereich. In meinen Augen sollte

beim Landschaftsbau eine in sich stimmige Atmosphäre ohne eine übertriebene Perfektion erreicht werden.

Über die Weihnachtstage beschäftigte ich mich dann mit diesem Projekt. Ich entschied mich, das geplante Bauvorhaben als Einpassstück auszuarbeiten. So entfällt die mühselige Kraxlerei um die Anlage, und ich kann die Bastelei ganz einfach an einem herkömmlichen Tisch ausführen.

Den Unterbau des Einpassstückes gestaltete ich aus Styrodurplatten. Mit verschiedenen Ebenen konnte so das grobe

Anlage

Landschaftsbild gestaltet werden. Nach einer ersten Passprobe auf der Anlage konnte mit der weiteren Gestaltung begonnen werden. Mit Gipsbinden überzog ich die Styrodurteile. Ausschnitte für eine Treppe und Mauerteile erfolgten dabei vorher. Nach der Trocknungszeit des Gipeses bemalte ich den Untergrund komplett mit brauner Ac-

rylfarbe. Nach deren Trocknung konnte ich die Treppe und zwei Mauerteile bereits mit Heisskleim befestigen. Die Mauerteile stammen aus dem Sortiment von Faller und wurden nach dem Einbau mit Lasurfarbe von Heki gealtert.

In einem nächsten Arbeitsschritt konnte ich bereits den oberen Landschaftsteil mit

einem Waldbodengemisch von Busch und Flocken von Heki gestalten. Als Kleber verwendete ich den Grasleim von Noch. Rund um das Bahnwärterhäuschen entstanden mit hellem Granitgleischotter Gehwege sowie ein Abstellplatz für ein Auto. Für die Unkrautgestaltung auf den Kiesflächen verwende ich feine Grasflocken. Im Abgang



Eine erste Stellprobe des rohen Landschaftsteils auf der Anlage.



Die Aussparungen für die Treppe und Mauern werden angepasst.



Die Styrodurplatten erhalten einen Überzug mit Gipsbinden.



Nach dem Trocknen folgt der erdbraune Grundanstrich mit Acrylfarbe.



Der Schotterplatz mit Unkraut und die erste Rasenfläche sind nun fertig.



Sämtliche Rasen- und Grasflächen erstrahlen in kräftigen Grüntönen.



Das Bastelstück integriert in den vorgesehenen Anlagenteil. Der erste Zug kann kommen!

zu den Geleisen bemalte ich Stellen mit grauer Acrylfarbe, die Felsteile darstellen sollten. Darauf folgte bereits die Begrünung der Rasenflächen. Grasleim und Grashalme von Noch waren dabei gefragt. Ich verwendete für die Rasenfläche beim Haus solche mit 6 mm Länge und beim Abgang zum Gleis 12 mm lange. Mit dem Staubsauger und einem vorne am Rohr angebrachten Damenstrumpf wurden die überzähligen Halme abgesaugt und konnten dank dem

Strumpf wiederverwertet werden. Mit der statischen Ladung des Saugers richten sich die einzelnen Grashalme optimal auf. Äusserst kreativ ging es nach der Platzierung des Häuschens weiter. Es folgte die Montage des Holzgartenzaus, der Büsche und Sträucher und einer schmucken Tanne. Weiter wurde die Szenerie mit einem Motorrad, einem Auto, einem Holzstapel und natürlich den Bewohnern dieses schmucken Häuschens ergänzt.

Nach der Vollendung des Werkes war ich natürlich gespannt, welchen Eindruck es auf dem vorgesehenen Anlagenteil hinterlässt. Voller Stolz konnte ich feststellen, dass sich meine kleine Bastelei optimal in die bestehende Landschaft einfügte. Noch waren kleinere Landschaftsanpassungen nötig. Anschliessend konnte der erste Zug eine Probefahrt am neuen, sehr schmucken Bahnwärterhäuschen vorbei unter die Räder nehmen.



Damit die Kinder nicht auf die Gleise geraten, schützt ein Holzzaun.



Das Landschaftsteil ist nun bereit für den Einbau auf die Modellanlage.



Bau | Der Bau eines RhB-Dioramas im Massstab 1:87 (Teil 1)

Canis alias Wiesen

Eigentlich wollte Sebastian Koch blass ein «kleines Diorama» erschaffen, wo er stilgerecht seinen RhB-Fuhrpark präsentieren kann. Schliesslich wurde daraus ein Schmuckstück im Massstab 1:87, und man fragt sich, ob nun nicht doch das Rollmaterial Staffage für das Diorama ist.

Von Sebastian Koch (Text/Fotos)

Wie viele andere Eisenbahnfreunde aus Europa habe auch ich die Schweiz mehrmals mit dem Ziel besucht, die Eisenbahnen des Landes, vor allem die Rhätische Bahn (RhB), zu erleben. Um diese Erinnerungen wachzuhalten, zählen seit vielen Jahren BEMO-Modelle nach RhB-Vorbild zu meiner Modelleisenbahnsammlung.

Eine der ganz prägenden Erinnerungen stammt aus dem Frühjahr 2008, als ich eines Morgens den RhB-Bahnhof Wiesen durchfuhr. Der Regionalzug aus drei Wagen wurde von der Ge 4/4¹ mit der Nummer 605 gezogen. Aufgrund von Reisenden, die aussteigen wollten, fand ein Bedarfshalt statt. Das Anfahren der betagten Lok mit dem

typischen Klackern des Schaltwerkes ist bei mir noch heute präsent. Dass danach eine Ge 4/4¹ von BEMO in meine Sammlung aufgenommen wurde, war selbstredend.

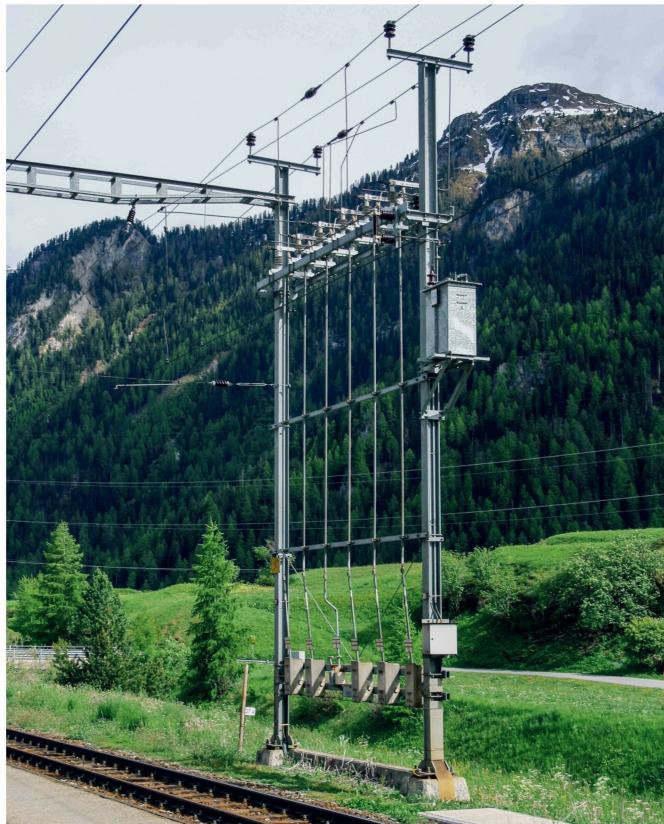
Neben der Anschaffung des Fuhrparks wollte ich mich auch modellbauerisch mit dem Thema beschäftigen. Eine komplett Anlage sollte es nicht sein, da ich bei meinen Anlagen andere Themen verfolge. Ein kleines Diorama, auf dem die Fahrzeuge einmal präsentiert werden können, rückte aber in den letzten Jahren immer stärker in den Fokus. Dabei reizten mich besonders der Bau eines der hölzernen Empfangsgebäude und die typischen Fahrleitungsanlagen mit Querjochen und Schaltposten, die ich aus meiner Heimat so nicht kenne. Pas-

sende Materialien für die Fahrleitung erhält man bei Sommerfeldt, mit denen sich vieles nach RhB-Vorbild in H0m nachbilden lässt. Bei den Empfangsgebäuden gefiel mir keines der handelsüblichen Modelle. Ein Modell aus Resin schied aus, da der Aufwand bei der Bearbeitung ähnlich einem kompletten Neubau wäre. So entschloss ich mich, ein Gebäude aus Echtholz komplett im Eigenbau anzufertigen.

Damit war auch ein guter Grund gefunden, noch einmal in die Schweiz zu reisen, um ein Vorbild auszuwählen, Detailaufnahmen zu machen und die wichtigsten Masse aufzunehmen. Wiesen stand vorab schon ganz weit oben auf der Liste und wurde dann auch im Detail protokolliert.



Der kleine Bahnhof Wiesen war Ideengeber für das kleine H0m-Projekt. Am 3. Mai 2008 hält die Ge 4/4^I mit ihrem kurzen Zug im Bahnhof.



Über Schaltposten können die einzelnen Gleise abgeschaltet werden. Dazu führen Stellstangen von den Schaltern nach unten.

Als Bahnhofsnamen wählte ich einen fiktiven Namen, da die Szenerie nur in Anlehnung an den Bahnhof Wiesen entstand. Gewählt wurde der Name eines Freundes, der mich auf den Eisenbahn Touren häufig begleitet und auch in Wiesen dabei war. «Canis» war zudem ein kurzer und passender Ortsname für eine fiktive Gemeinde im Kanton Graubünden.

Das Diorama entstand auf einer Fläche von 70 x 30 cm. Am Rand wurde eine Böschung vorgesehen, bei der die Fahrleitungsmasten im Hang stehen. Eine Böschung hat den Vorteil, dass die Fahrzeuge besser zu fotografieren sind, ohne dass die Gleise dicht an den Anlagenkante liegen.

Der Bau der Gleisanlagen und des Bahnhofsumfeldes gestaltete sich recht einfach. Im Bahnhof musste kein separater Bahnkörper angelegt werden. Um das Empfangsgebäude ging das Planum in die Bahnsteigflächen oder die Ladestrasse über. Auf der gegenüberliegenden Seite war wie bereits erwähnt eine Böschung vorgesehen. Die Gleise verlegte ich also direkt auf die Grundplatte. Es kamen H0m-Gleise und Weichen von Tillig zum Einsatz, deren Schienenpro-

Anlage



Die Gleise werden direkt auf die Grundplatte verlegt. Die Bahnsteigkante wird aus Kunststoffteilen gebastelt und anschliessend lackiert.



Die Bohlen in den Schienen entstehen aus kleinen Holzstücken, und die Bahnsteigoberfläche wird mit fein gesiebtem Sand aufgefüllt.



Der Bereich vor dem Dienst- und Warteraum entsteht durch Kopfsteinpflaster. Die Kunststoffplatte wird mit Sand in das Umfeld integriert.



Der Sand beim Empfangsgebäude erhält sein Aussehen mit hellgrauer Farbe und dient als Untergrund für die weitere Landschaftsgestaltung.



Die Vegetation der kleinen Landstation entstand aus feiner Flockage, verschiedenen Grasfasern und belaubtem Seemoos.



Kleine Grasbüschel entstehen mit Produkten von Silhouette. Diese entnimmt man einer Folie und klebt sie mit Sekundenkleber auf.

Die Anschlussdrähte führen durch Bohrungen unter die Grundplatte und sind dort angeschlossen.

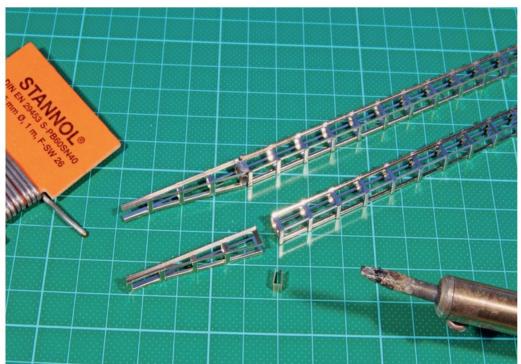


file eine rostbraune Farbgebung erhielten. Die Bahnsteigkante besteht aus Kunststoffsteinen von Auhagen (Art.-Nr. 48577), die einen mattgrauen Anstrich bekamen, um den verwitterten Stein zu imitieren. Holzbohlen, die bei der RhB vor den Empfangsgebäuden im Gleis liegen, entstanden aus Profilholzleisten, die nach dem Aufkleben dunkelbraun gestrichen wurden.

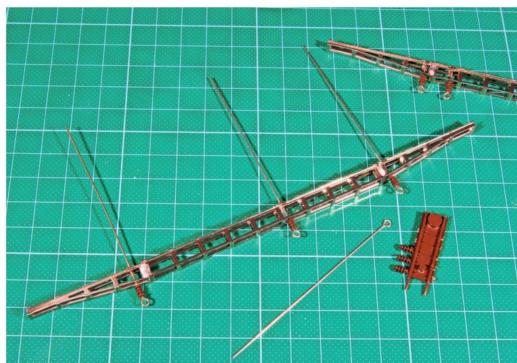
Bevor es an die Gestaltung des Umfeldes ging, stellte ich alle Fahrleitungsmasten auf, da diese so viel besser integriert werden können. Zur Befestigung der Masten von Sommerfeldt bohrte ich Löcher für die Gewindestangen durch die Grundplatte. Die Querjoche müssen dann senkrecht zu den Gleisen liegen.



Basis für die Fahrleitung sind Quertragwerke von Sommerfeldt. Die Querjoche müssen auf die Breite des Bahnhofs angepasst werden.



Erfordert viel Feinarbeit: Die Enden der Querjoche sind verjüngt und müssen mit den Mittelteilen verlötet werden.



Die Tragseilhänger werden mit Halterungen an den Querjochen angelötet. Während der Montage müssen die Isolatoren eingesetzt werden.



Auf das untere Richtseil markiert man sich über den Gleisen die Position der Fahrdrähte. Dazu wird das Quertragwerk provisorisch aufgestellt.



Die Seitenhalter der Fahrdrähte sind auf einen Draht gesteckt, der das untere Richtseil imitiert. Auch hier dürfen die Isolatoren nicht fehlen.



Der Schaltposten wird vor dem Aufstellen mit drei Schaltern für die Gleise und einem für den Masttrafo bestückt. Der Schaltposten wird direkt an einem Fahrleitungsmast angeordnet.



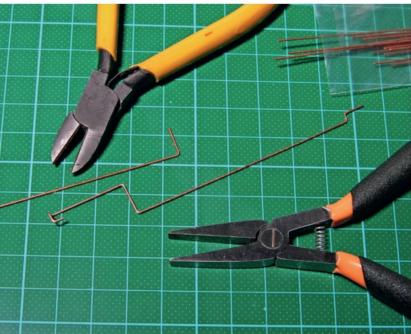
Die Gleise erhielten Granitschotter, der mit einem Pinsel feinteilig in Form gebracht wurde. Bahnsteige und das komplette Umfeld wurden mit feinem Sand gestaltet. Nach der Trocknung des verdünnten Holzleims wurde der Sand in unterschiedlichen Tönen eingefärbt. So entstand der hellgrau Bahnsteig oder der Splitter hinter dem Empfangsgebäude. Die Asphaltfläche der Ladestrasse wurde mit dunkelgrauer Farbe nachgebildet. Die Vegetation der kleinen Landstation entstand aus feiner Flockage, verschiedenen Grasfasern und belaubtem Seemoos. Kleine Unkrautbüschel von Silhouette in unterschiedlichen Farben und Höhen habe ich einzeln mit Pinzette und Sekundenkleber in die Landschaft geklebt.

Nach der Gestaltung des Untergrundes habe ich die Fahrleitungsanlagen des Dioramas gebaut. Wie gesagt kamen hier Materialien von Sommerfeld zur Anwendung. Die passenden Quertragwerke (Art.-Nr. 387) entsprechen den Vorbildern der RhB. Die Querjoche bestehen aus gestanzten und gebogenen Trägern, die im Modell sehr filigran und masstäblich sind.

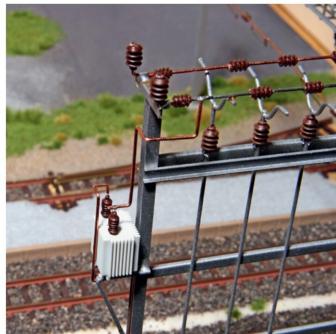
Alle Bauteile sind unlackiert, da sie als Bausätze geliefert werden und vor der Aufstellung durch Löten montiert werden müssen. Die erforderlichen Bohrungen zum Zusammenbau sind an den Bauteilen vorhanden. Nach der Montage der Masten und Querjoche werden diese gereinigt, gründiert und lackiert.

Je nach Anzahl der zu überspannenden Gleise und der Jochbreite muss der mittlere Träger zugeschnitten werden. Die Profile können vorsichtig mit einer feinen Säge abgelängt werden. Um die Joche an den Masten zu befestigen, sind an den Enden verjüngte Aufnahmen vorhanden. Die Joche habe ich mit kleinen Montagewinkel an die Masten gelötet. Nachdem die Querjoche montiert wurden, habe ich die Hänger zur Aufnahme der Tragseile festgelötet. Diese werden mit kleinen Lochblechen positioniert. Die genaue Position der Hänger ermittelt man durch probeweises Aufstellen über den Gleisen. Dabei kann man die Position mit einem Stift markieren. Gemäss der Bauanleitung darf man nicht vergessen,

Speiseleitung und Isolatoren sind in Abhängigkeit der Schalteranzahl zu ergänzen. Die Drähte können auch miteinander verlötet werden.



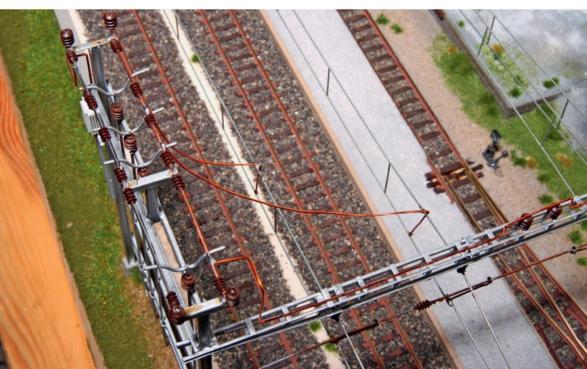
Die Anschlussleitung für den Masttrafo und die Schalterquerleitungen biegt man sich aus Draht und befestigt sie am Gestell des Schaltpostens.



Der Trafo wird am Gestell befestigt und über Anschlussleitungen mit einem Schalter verbunden.



Die Fahrdrähte wurden an den Querjochen verlötet. Sie bilden den Zickzackverlauf des Vorbildes ab und liegen exakt über den Gleisen.



Von den Schaltposten führen die Leitungen zu den Fahrdrähten. Auf dem Querjoch verläuft die Zuführung zum Fahrdrat über dem Ladegleis.



Eine Laterne wird auf das Querjoch gelötet. Die Anschlussdrähte führen durch das Joch und am seitlichen Mast nach unten.

zwischen Hänger und Joch die Isolatoren aufzufädeln.

Die Fahrdrähte werden von einem Richtseil gehalten. Hierfür sind an den I-Profilen Masten bereits Bohrungen vorhanden, in denen sie befestigt werden können. Vor der endgültigen Montage muss für jeden Fahrdrat noch ein Seitenhalter auf das Richtseil noch ein Seitenhalter auf das Fahrdrat aus Draht geschoben werden. Auch muss jeder Fahrdrat beidseitig mit Isolatoren abgegrenzt werden.

Die Seitenhalter für die Fahrdrähte lötet man ebenfalls am Richtseil fest. Dazu schiebt man sie über das Gleis und positioniert sie gemäss dem erforderlichen Fahrdratzickzack. Um zu verhindern, dass zu viel Wärme in das Modell eingeleitet wird, sollten die zu verlötzenden Stellen vorab ver-

zint werden. Auch hat es sich bewährt, zwischen den einzelnen Lötvorgängen ausreichend Zeit zur Abkühlung der Lötstellen einzuplanen.

Abschliessend kann die Fahrleitung von Sommerfeldt montiert werden. Zum Schutz der gestalteten Flächen unter der Fahrleitung habe ich diese mit Papier abgedeckt. Für die Fahrdräthöhen und zur Ermittlung des Fahrdratzickzacks gibt es keine spezielle Lehre. Diese kann man sich aus Karton selbst fertigen. Die genaue Fahrdratposition kann man aber auch durch Probieren mit dem Stromabnehmer eines Fahrzeugmodells bestimmen.

Bei der Fahrleitungsausrüstung muss man in Schweizer Bahnhöfen einen Schaltposten nachbilden. Diesen benötigt man,

um Fahrleitungen in die einzelnen Gleise zu unterteilen und diese elektrisch voneinander trennen zu können. Die Ausführung ist abhängig vom Gleisplan des jeweiligen Bahnhofs. Diese Schaltposten vereinen zentral alle Schalt- und Versorgungseinrichtungen für den Bahnhof. Die Schaltposten bestehen aus senkrechten I-Profilen, die durch Querstreben verstellt sind. Je nach Anzahl der zu schaltenden Gleise variiert die Breite der Schaltposten. Oben befindet sich die Speiseleitung, von der aus über Masthalter die Versorgung der einzelnen Gleise erfolgt. Zusätzlich ist ein Transfomator am Mast montiert, über den Verbraucher, Weichenheizungen zum Beispiel, versorgt werden können. Die Schalter werden über senkrechte Stellstangen von unten be-



Die moderne Epoche kann im kleinen Bahnhof durch BEMOs Allegra nachgestellt werden. Viel Wert wurde auf die vorbildgerechte Gestaltung der Fahrleitungsanlagen gelegt.



Markant ist der Blumenschmuck am Balkon des Empfangsgebäudes. Der Postbus wartet auf Reisende aus dem Zug, der von der Ge 4/4ⁱ Nummer 609 gezogen wird.

tätig. Früher erfolgte dies mit Stellhebeln. Heute sind die Schaltposten ferngesteuert und die Bahnhöfe der RhB unbesetzt. Dazu sind am unteren Ende der Stellstangen ferngesteuerte Motorantriebe vorhanden.

Einen solchen Schaltposten nach Schweizer Vorbild führt Sommerfeld ebenfalls im Programm (Art.-Nr. 322). Das Gerät wird vormontiert geliefert. Je nach Anzahl der zu schaltenden Gleise müssen die Schalter und die Schaltgestänge montiert werden. Zusätzlich ist ein Schaltgestänge für den Transistor vorzusehen. Mit den beiliegenden Isolatoren kann das Schaltgerüst vervollständigt werden. Schalterquerleitungen, die vom Schalter an die Fahrdrähte geführt werden, können mit dünnem Draht geformt und montiert werden. Da die Schweizer Bahnhöfe Querjoche als Quertrageeinrichtungen haben, werden die Schalterquerleitungen über die Joche geführt und nach unten an die Fahrdrähte angeschlossen. Mit mattgrauen Farben kann anschliessend

das Modell lackiert werden, bevor es seinen Platz auf dem Modellbahnhof findet.

Den typischen Masttrafo am Schaltposten habe ich ebenfalls nachgebildet. Hier kann man einen Bausatz von Sommerfeld (Art.-Nr. 173) leicht anpassen. Trenner oder Spannwerke habe ich auf meinem Diorama nicht nachgebildet, da sie beim Vorbild weiter weg liegen.

Nach dem Fahrleitungsbau mussten nur noch Details ergänzt werden. Signaltafeln und Weichenstellhebel gibt es bei BEMO. Der Bahnhof erhielt Laternen, wobei eine auf dem Querjoch vor dem Empfangsgebäude befestigt wurde. So habe ich das Diorama auch komplett beleuchtet, um auch andenlike Szenen nachstellen zu können. Einige meiner H0m-Fahrzeuge habe ich dazu komplett beleuchtet und die Loks digitalisiert.

Wie das kleine Empfangsgebäude komplett im Eigenbau entstanden ist, zeige ich in einem weiteren Bericht. 



Durch die Beleuchtung entstanden auch schöne Impressionen mit Lichteffekten. Eine Laterne wurde wie beim Vorbild auf dem Querjoch der Fahrleitungsanlage montiert.



Portrait | Die Gartenbahn mit einmaligem Gefühl von René Stamm

Der Spatz in der Hand



Die Faszination, eine Modellanlage in Spur G draussen zu betreiben, ist gross. Allerdings legt ein Interessent meistens auch gleich die Bedingungen fest, die seine Anlage erfüllen müsste. Eine Gartenbahn braucht viel Platz, so die generelle Meinung. Für eine Realisation muss eine grosse ebene Fläche vorhanden sein. Stimmt das? Ja, und schon kann der Wunsch nicht in Erfüllung gehen. Schade! Oder? Wie wäre es mit einem Spatz in der Hand statt der Taube auf dem Dach?





Die Gleise sind ausgelegt, und die ersten Züge der Landschaftsmodellierung sind ersichtlich.



Einige Bautage später: Die Arbeiten gehen vorwärts, sogar die Bepflanzung hat begonnen.

Von René Stamm (Text/Fotos)

Hinter dem Haus, vor allem in der kühlern Jahreszeit im Schatten gelegen und mit schlechtem Humus, war da ein Kräutergarten. Es wuchsen auch noch Rhabarber, einige Salatköpfe und Zucchini. Doch im Juli 2007 kam das Ende. Bei einer Überschwemmung wurde die ganze Herrlichkeit verwüstet. Neu entstand auf dieser Fläche ein Spielplatz für unsere drei Enkel. Auf der mit Mergel gefestigten Fläche wurden LGB-Gleise ausgelegt, und der Eisenbahnbetrieb konnte beginnen und wurde auch über Jahre genutzt. Ich selbst begann zu dieser Zeit mit dem Bau von LGB-Modellen, die dann auf der Anlage bei meinem Freund Hans Zoss, fahren durften. Aber Zeiten ändern sich. Das

Interesse der drei Jungherren erlahmte mit der Zeit, und die Schienen lagen unbenutzt auf dem Platz. Zu dieser Zeit kam Hans zu Besuch und sah die Spielplatzruine. «Möchtest du nicht für deine Fahrzeuge eine Anlage bauen?», fragte er. «Eigentlich schon, aber mit dieser Fläche!» Sicher kann man da etwas machen, war er überzeugt, «aber es braucht ein bisschen Fantasie.» Ich glaubte dem erfahrenen Anlagenbauer.

Platz und Gelände

Eine Fläche von vier auf acht Metern ist für eine Anlage im Massstab 1:22,5 nicht gerade fürstlich. Wir steckten einige Zeit unsere Köpfe zusammen und verbrauchten dabei auch etliche Seiten Papier. Glückli-

cherweise war die zu überbauende Fläche mit festem Untergrund bereit vorhanden. Auch Schienenmaterial war da. So konnten unsere Überlegungen zusätzlich im Massstab 1:1 ausgelegt werden. Einmal mehr wurde klar: Ein kleiner Platz ergibt eine kleine Bahn, und auf Bauten wie grössere Steigungen oder Tunnels musste deshalb verzichtet werden.

Dieser Ablauf bewährte sich. Auf der Strecke wurden Schienen mit dem Radius R2 (D = 1560 mm) verbaut. Im Bahnhof sollten Weichen und Bogen mit dem Radius R1 (D = 1200 mm) zum Einbau kommen.

Im Sommer 2016 konnten die Bauarbeiten gestartet werden. Im Hinblick auf die Geländemodellierung musste ich auf Ratschlag von Hans noch grobe, etwa Doppelfaust grosse, kantige Steine beschaffen. Diese waren in den wilden Gewässern im Emmentaler zu finden. In einem Tagesausflug war dieses Bauprodukt rasch zusammengetragen und dazu konnte in einem behäbigen Gastro ein feines Mittagessen genossen werden.

Nach der Lieferung der eigentlichen Modelliermasse, 1,5 m³ Mergel, durch unseren Gärtner begann die kreative Arbeit. Zuerst wurde der Unterbau modelliert und dabei darauf geachtet, dass die stärkste Steigung von 40% nirgends überschritten wurde. Der Bahnhof liegt auf Punkt 0. Nach der Ausfahrt steigt das Gleis gemächlich bis zum Ende der grossen Kehre bis auf etwa 30 cm an. Erst beim Bau zeigte sich, dass hier noch eine Brücke eingebaut werden konnte. Ein zusätzlicher Blickpunkt also. Anschliessend sinkt das Trassee und erreicht bei der Bahnhofseinfahrt wieder die Höhe 0. Bei Höhenunterschieden errichteten wir, wenn nötig, Stützmauern mit dem Emmentaler Steinmaterial. Die Steine wurden dabei einbetoniert. Auch die Bepflanzung begann. Für das Setzen der Bäumchen oder Bodendeckerpflanzen wurden im Mergel Gruben ausgehoben und mit Humus aufgefüllt. Die Pflanzen kauft man sich beim Gärtner oder im Hobbymarkt. Eine Beratung ist empfehlenswert, damit Sie keine grosswüchsigen Pflanzen einkaufen.

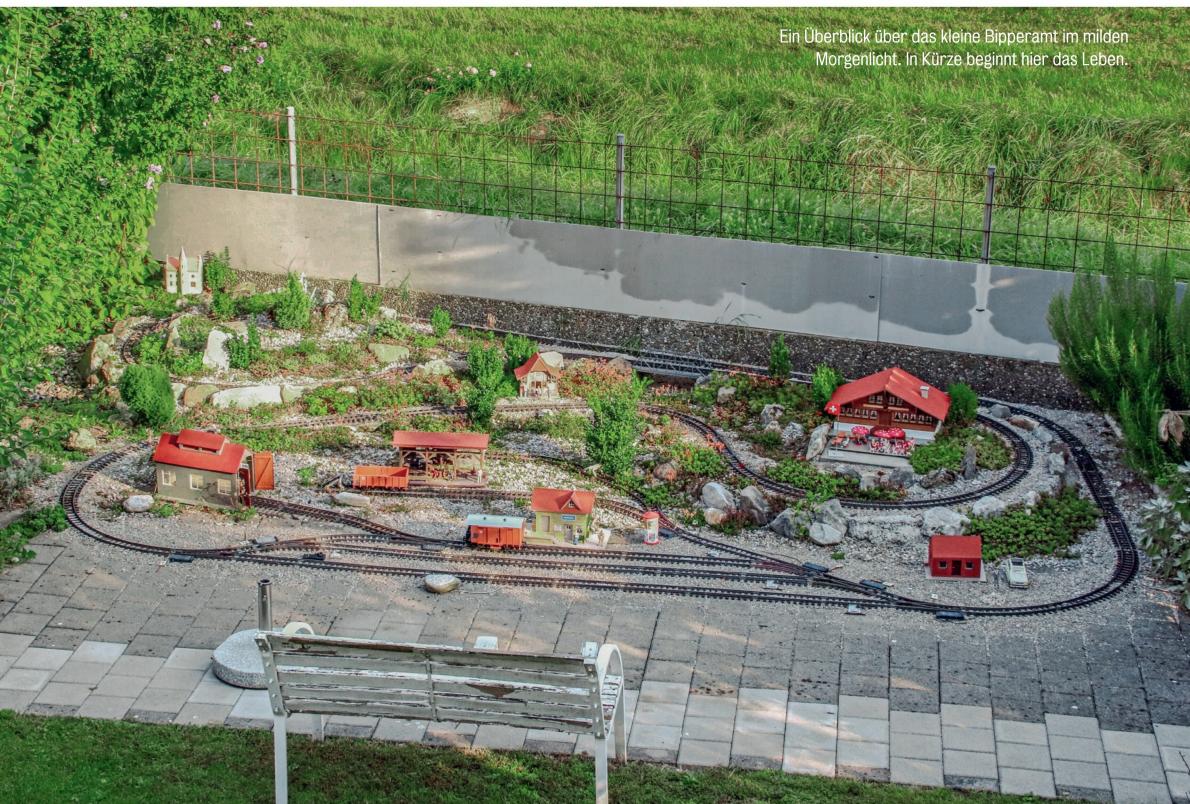
Jetzt wird auch eingeschottert. Nach der Auflage einer dünnen Splittschicht erfolgt die Gleisauflage. Anschliessend werden die Schienen mit feinem Splitt überschüttet. Dieser wird mit einer kleinen Bürste verteilt und sorgfältig mit einem Schraubenzieher zwischen die Schwellen eingear-



Der C4 21 der SNB ist beim Vorbild aus einem alten Brünigbahnwagen entstanden, hier als Freelance-Modell aus einem bewährten LGB-Modell.



In der blendenden Abendsonne wartet Frau Schluép geduldig auf ihr Zügli, das sie zurück nach Hause, nach Niederbipp, bringen soll.



Ein Überblick über das kleine Bippertal im milden Morgenlicht. In Kürze beginnt hier das Leben.



Der Wagenführer Schängu Weber mit dem Ce 2/2 15 hat die Wanderer bei der Haltestelle Ei ausgeladen und fährt nun zügig weiter.

beitet. Mit einer Wasserwaage laufend prüfen, ob die Gleise auch wirklich plan liegen.

Strom und Steuerung

Die Stromzufuhr erfolgt vom Haus aus in einer unterirdischen Leitung zum Garten- sitzplatz, wo die Steuerung der Anlage angeschlossen wird. In einem Kunststoffbehälter geschützt befinden sich der Trafo und die MZS-III-Zentrale.

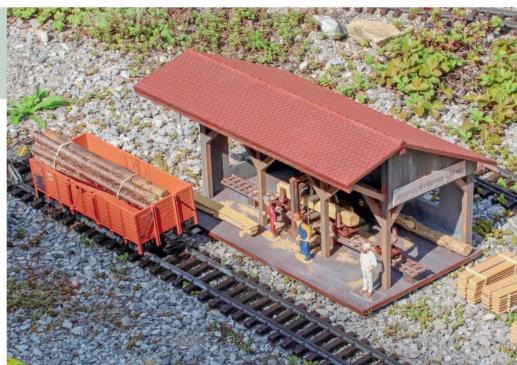
Mit dem Anschluss der beiden Geräte ans Netz bzw. an die Gleise ist die Anlage betriebsbereit, sofern auch der RC-Empfänger bereits angeschlossen ist. Wir fahren ja

digital. Gesteuert wird über LGB-Lokhandy mit Funkverbindung zu den Loks. Ein LGB-Universalhandy dient für die Weichenbedienung. Der Betrieb mit dem digitalen MZS-System hat schon beim Bau der Anlage den Vorteil, dass die meisten Kabelverbindungen entfallen. Die Weichen- und Signalschaltung wird einfach an den Gleisen angeschlossen. Neben dem üblichen Anschluss Trafo/Gleis habe ich allerdings zusätzliche Kabelverbindungen auf der Strecke und im Bahnhof zwischen den verschiedenen Gleisen geschaffen, um den Stromfluss zu verbessern und stromleere

Abschnitte zu vermeiden. Mit diesen Massnahmen sollte ein sicherer Betrieb gewährleistet sein. Wichtig aber ist, dass die Gleise, Weichen oder Kontakte immer wieder gereinigt werden. Im Gegensatz zu den Innenanlagen hat es im Garten immer wieder kleine Missetäter, die unserem Bahnbetrieb zu schaffen machen.

Die Welt und das Konzept der Bahn

Schon bei der Vorbereitung der Bauarbeiten muss man sich Gedanken zum kommenden Betrieb machen. Mit der Grösse werden eigentlich schon viele Entscheidungen ge-



Der Sägereibesitzer Sebastian Chnorz freut sich, die zugestellte Lieferung der frischen Holzstämme bei schönstem Wetter entladen zu können.



Gelangweilt wartet ein Vertreter eines Lieferanten vor der den LOKI-Lesern bestens bekannten Werkstatt auf den verantwortlichen Chef.



Der Bre 4/4 der ASm mit dem inspirierenden Schloss Oberbipp im Hintergrund.



Im Hintergrund das Wahrzeichen der Region, Schloss Oberbipp, unterwegs der CFe 4/4 4.

troffen. Es war mir klar, dass ein Grossbetrieb nicht infrage kommen konnte. Also, keine RhB-Anlage. Da ich mit Hans Zoss schon etliche Fahrzeuge der Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) gebaut habe und auch persönliche Verbindungen zu diesem Betrieb bestehen, stand fest, dass es diese sein sollte. Der kleine Bahnbetrieb am Jurafuss konnte in den 1960er-Jahren, da, wo das Leben auf meiner Anlage heute spielt, über die Triebwagen CFe 4/4 3-5, den Ce 2/2 15, die Reisezugwagen C2 27-30, die C4 20 und 21 sowie über vier Güterwagen verfügen. Der Betrieb findet also im Bipperamt statt. Etliche Gebäude waren auch bereits im Eigenbau entstanden, wohl passend, aber örtliche Vorbilder gab es nicht. Nach längeren Überlegungen und einer Fotoansicht hatte ich die Idee, aus Platzmangel im Hintergrund der Anlage zu wirken. Hieraus entstand dann, als einfaches Modell, das beim Vorbild zwischen Wiedlisbach und Oberbipp von Weitem sichtbare Wohngebäude von Schloss Bipp. So ist klar ersichtlich, in welcher Region das Leben auf meiner Anlage spielt.

Unterwegs sind bei mir die Fahrzeuge CFe 4/4 4, Ce 2/2 15, C4 21, C2 30, K 38 und L 49. Eine Oberleitung ist nicht vorhanden. Trotzdem wird mit vorbildgetreu angehobenen Pantos gefahren, wie es sich eben bei elektrischen Fahrzeugen gehört. Fahrbetrieb mit abgebügeltem Stromabnehmer,

für mich unverständlich! Die vorhandenen Signale sind nicht vorbildgetreu, wurden aber von meinen Enkeln rege genutzt. So konnte doch der diensthabende «Vorstand» seine beiden am Regler sitzenden Brüder mit langem Rot noch ein bisschen ärgern oder mit Grün belohnen.

Zu guter Letzt

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Einschränkungen besser sind als Verzicht und das Gemüt somit weniger belasten. Gerade der von mir ausgewählte SNB-Bahnbetrieb kam auch beim Vorbild mit kurzen Zügen aus. Tagsüber traf man meistens auf allein fahrende Triebwagen. Güterwagen wurden den Personenzügen mitgegeben. Einzelne Reisezugwagen waren am Morgen oder Abend in den Arbeiterzügen Richtung Solothurn und Niederbipp (mit Anschluss Richtung Balsthal zum Von-Roll-Werk in Klus) und umgekehrt zur Verstärkung unterwegs. Zuzüglicher Rollmaterialbedarf konnte bei Grossanlässen über die Schwesternbetriebe LJB/LMB aus Langenthal abgedeckt werden. Dann waren bei der SNB plötzlich dunkelrote Fahrzeuge unterwegs, und das war für mich als Kind immer besonders interessant.

Also nehmen Sie Ihren Mut zusammen, und freuen Sie sich nach einiger Zeit am Spatz in der Hand, und warten Sie nicht auf die Taube auf dem Dach.



Um den Bahnhof herum ist immer etwas los, sei es auf den Schienen oder auf der Strasse.



Wie üblich ist der grosse Triebwagen CFe 4/4 4



Eine Zugkreuzung in Wiedlisbach: Der Triebwagen Ce 2/2 15 nach Solothurn kreuzt den «Vierer» in Richtung Niederbipp.



alleine unterwegs. Hier kurz vor der Bärenkurve.



Der Zug 167 mit Ce 4/4 4 und K 38 verlässt den Bahnhof Wiedlisbach in Richtung Niederbipp.



Rollmaterial | Porträt

Re 4/4 II nachgebessert

Hobbytrain hat sein erstes Spur-N-Modell der Re 4/4 II im Jahr 2017 angekündigt und 2018/19 zum ersten Mal ausgeliefert. Diese Serie war leider mit einigen Problemen behaftet. Der Hersteller hat inzwischen nachgebessert, wovon sich Manfred Merz ein Bild machen wird.

Foto: Manfred Merz



Rollmaterial | Bau

Die direkte Linie

Schon früh erfolgte zwischen der einstigen Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Südostbahn ein Rollmaterialaustausch mit netzübergreifendem Wagenmaterialeinsatz. Diese sogenannte direkte Linie wurde später zum heute bekannten Voralpen-Express. Markus Schälli hat sie in H0 umgesetzt.

Foto: Markus Schälli



Anlage | Porträt

Juni 1995 in Blausee-Mitholz

Es geht sicher vielen Modellbahnhern so wie Rüdiger J. Huth, dessen HO-Anlage nach einer Begegnung mit dem Vorbild entstanden ist. Geprägt von Eindrücken der BLS-Nordrampe um Blausee-Mitholz liess er eine vordörflorientierte und mit persönlichen Erlebnissen gespickte Anlage entstehen.

Foto: Dominik Ott

Ab 18. Juni 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. 6 | 2021 (Juni 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)44 585 34 52

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,

inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern

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

verlag@staempfli.com, www.staempfliverlag.com

Auflage

Total verkaufte Auflage: 8638 Exemplare

Layout

Sandra Stettler, 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. Ausgeschriften 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: Stefan Wyss

ZA1-16+ Qdecoder
analog/digital
+41 56 426 48 88

precision **ServoControl**
timeControl
functionGeneral
perfectSignal
perfectLight
precisionDimming
dynamicPower

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

Die Spezialisten unter den Decodern für:

- perfekte Signalbilder von (fast) allen europäischen Bahnen
- abwechslungsreiche Lichteffekte
- kraftvolle Ansteuerung für Magnet-, Motor- und Servo-Weichen

Qdecoder

Online Shop CH

qdecoder.ch

Entsprechend ihres Alters würde sie zur „Risikogruppe“ gehören.

SBB Be 4/6 digital, Sound
Neu von Märklin



Jetzt lieferbar

Märklin Art.Nr. 39511
Trix Art.Nr. 25511

Simatrain AG
Modelleisenbahnen
Hardhofstrasse 15
8424 Embrach

Umbauen / Reparaturen / An-Verkauf
Occasionen / Anlageplanung
+41 (0)44 865 00 26
+41 (0)79 447 74 59
www.simatrain.ch
info@simatrain.ch

bruderer bahnen



Reparaturen Z-I
Umbauten Digital Spuren N-I
Neu- und Occ.-Waren
Anlagenplanung/Bau

bruderer bahnen
Nachfolger Herr Philipp Joss
Mitteldorfstrasse 45A, 3072 Ostermundigen
Telefon 031 931 90 20
www.obbo.ch, immer

ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht:

Modelleisenbahnen
alle Spuren und Blech

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

Langjährige Erfahrung

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

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

H. Stoop
Schlossstrasse 8
CH- 4135 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

Bahnorama

GmbH



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



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

HESS
MODELLBAHNEN

WIR SIND

UMGEZOGEN
BAHNHOFSTRASSE 24 - 3125 TOFFEN

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
www.hess-modellbahnen.ch



Lokschuppen Hagen-Haspe

seit 1977

Exklusive
Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr ...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

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

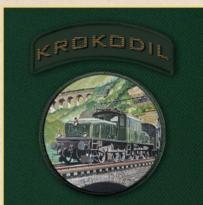


LOKI
www.loki.ch

Die Krokodil-Lokomotive - ein Kraftpaket aus der Schweiz

BE 6/8 II Krokodil

Freizeitjacke



Ein Patch zeigt die BE 6/8 II bei ihrem Einsatz am Gotthard



Ein Patch zeigt die Nummer der abgebildeten BE 6/8 II



Exklusiv erhältlich bei Bradford Exchange • Mit 30-Tage-Rücknahme-Garantie

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss: 5. Juli 2021

Referenz-Nr.: 65207 / 478-SHA03.10

Ja, ich bestelle die Kapuzen-Freizeitjacke „BE 6/8 II - Krokodil“

Grösse M L XL XXL

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen

Ich wünsche eine Gesamtrechnung Monatsraten

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift Telefon

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

Die Krokodil-Lokomotiven waren über Generationen hin, im In- und Ausland, die Schweizer Loks schlecht-hin. Sie haben bis heute nichts von ihrer Faszination eingebüßt, und auch die Kleinsten kennen die markante Eisenbahnen schon von Wei- tem. Sie zählen zu den leistungsstärksten und optisch beeindruckendsten elektrischen Lokomotiven der damaligen Zeit und gelten bis heute als das Sinnbild leidenschaftlicher, Schweizer Ingenieurskunst

Für alle Eisenbahn-Freunde – Exklusiv nur bei The Bradford Exchange

Mit dieser exklusiven Jacke können Sie nun Ihre Begeisterung für die „BE 6/8 II - Krokodil“ zelebrieren und auch zeigen! Die bequeme Jacke ist mit drei effektvollen Patches versehen, welche ganz im Zeichen dieses Schweizer Kraftpaketes stehen. Einer davon zeigt die Be 6/8 II mit der Nummer 13254 bei ihrem Einsatz am Gotthard. Der Hoodie mit gefütterter Kapuze bietet eine angenehm weiche Gewebe-Qualität und ist auf der Frontseite mit einem wunderschönen Krokodil-Signet bestickt. Einen guten Abschluss bieten die Rippstrickbündchen aus Elastan am Ärmel und an der Hüfte. Für alles, was Sie schnell griffbereit haben müssen, sind die praktischen Kängurutaschen an der Vorderseite bestens geeignet. Diese exklusive Jacke ist das ultimative Accessoire für jeden Eisenbahn-Freund und erscheint ausschliesslich bei The Bradford Exchange. Zeigen Sie Ihre Begeisterung für die legendäre Eisenbahn-Ikone und bestellen Sie am besten heute noch Ihre eigene Kapuzen-Freizeitjacke „BE 6/8 II - Krokodil“!

Erhältlich in den Grössen M-L-XL-XXL

Preis: Fr. 99.90 oder 2 Monatsraten à Fr. 49.95

(+ Fr. 11.90 Versand & Service)

Produkt-Nr.: 478-SHA03.10

www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **65207**

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