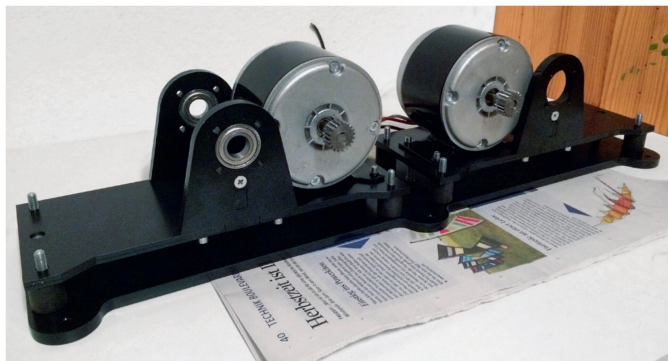


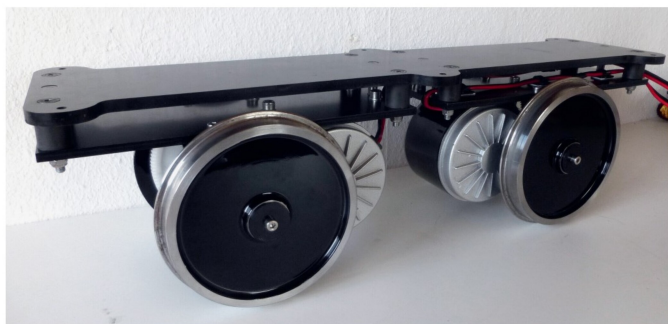
charakteristisch für die Lokomotive ist der Trolley-Stromabnehmer, wie er normalerweise bei Elektrobussen eingesetzt wird. Kurze Zeit später wurde die Heidi mit einem Akkumulator ausgestattet, sodass sie kürzere Strecken auch ohne Oberleitung bewältigen konnte. 1959 wurde der Akku durch eine neue dieselelektrische Einheit ersetzt. Bei diesem Umbau erhielt die Heidi ihren heutigen Motorvorbau. Bis ins Jahr 2006 waren die Heidi und ihre Schwesterlok Urs im täglichen Einsatz. Ende 2006 wurde der Betrieb der Bahn durch die IRR eingestellt. Das Rollmaterial wurde dem Verein Rheinschauen übergeben. Der Verein nutzt den ehemaligen Betriebshof der Bahn in Lustenau für die Instandhaltung der Fahrzeuge und betreibt dort ein Museum, welches das Jahrhundertprojekt der IRR erlebbar macht. Der Betrieb der Strecke ist nur noch eingeschränkt möglich, da ei-



Auf der Vereinsanlage in Karlsruhe wird das Fahrwerk erstmals auf Gleisen getestet.



Die zwei Fahrwerke werden über Schwingmetallpuffer mit der Grundplatte verbunden. Die Achslager befinden sich in Laserteilen zwischen den Rändern.



Das Fahrwerk ist fertig und bereit, in den Rahmen der Lok eingebaut zu werden.

nige Abschnitte aufgrund von Bauprojekten abgebrochen werden mussten. Die Heidi ist aber immer noch regelmässig vor dem «Rheinbähnele», der Museumsbahn des Vereins, im Einsatz und wurde erst vor Kurzem im DLW Meiningen und von Stadler selbst überholt. Sie ist mit ihren 75 Jahren eine Zeitzeugin einer einmaligen Bauunternehmung, die noch bis heute anhält und auch die zukünftigen Generationen weiter beschäftigen wird.

## Planung

Meine Modell-Heidi sollte im Massstab 1:6 für die 5-Zoll-Gartenbahn gebaut werden. Für den Bau der alten Heidi hatte ich nur Bilder der Lok zur Verfügung. Das neue Modell sollte deutlich näher am Original sein als mein erstes. Dank der engen Kooperation mit einigen Mitgliedern des Vereins Rheinschauen bekam ich Fotos der Originalzeichnungen von Ernst Stadler. Diese zeigten aber natürlich die Lok ohne Motorhaube, denn die kam, wie schon beschrieben, erst viele Jahre später hinzu. Die Masse der Motorhaube konnte ich aus Skizzen des Buchs von Anton Heer «Die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung» entnehmen. Zusammen mit zahlreichen in Lustenau aufgenommenen Bildern konnte ich so auch diesen Bereich massstabsgetreu umsetzen. Grundsätzlich wollte ich versuchen, die äusserliche Erscheinung so gut wie möglich dem Original