

LOKI





Foto: Thomas Schmid

KUNDENANLASS

Herzlich laden
wir Sie zu unserem
jährlichen
ZUBA-Tag
ein!

HIGHLIGHTS:

GROSSE BÖRSE
in separatem Zelt

**RIESIGE AUSWAHL
IN DEN SPUREN H0 UND 0,**
aber auch in anderen Spuren.

- Verpflegung für alle,
St. Galler Bratwürste, Getränke uvm.
- Lössli ziehen, Aktionen

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Ihr Zuba-Team!**

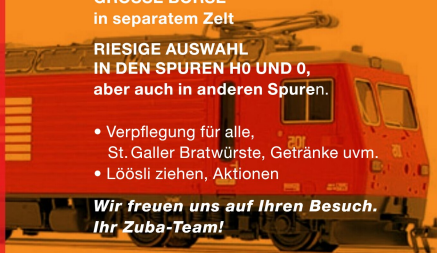
ZUBA-TECH 

seit 18 Jahren

WANN: Samstag, 01. Oktober 2022
von 09.00 bis 15.00 Uhr

WO: Zuba-Tech St. Gallen GmbH
Schützengasse 7 | 9000 St. Gallen
Tel. +41 71 230 37 37
info@zuba-tech.ch

Öffnungszeiten und Online-Shop:
www.zuba-tech.ch



Kein Courant normal

Es war absehbar, dass in der Modelleisenbahnwelt auch 2022 kein Courant normal herrscht. So liess uns PIKO-Geschäftsführer René Wilfer zum Beispiel im August-Newsletter wissen, dass Container zwischen seinem chinesischen Werk und dem thüringischen Hauptsitz im laufenden Jahr fast vier Monate unterwegs sind. Und das bei Kosten für die Containerverschiffung, die um das Vier- bis Fünffache gestiegen seien. Zudem würde nicht die benötigte Menge an Mikrochips für Decoder geliefert. In einem Podcast zählt auch Sebastian Topp, Geschäftsführer von Noch, eine Reihe von Schwierigkeiten auf: fehlendes Personal, teures Papier für die Verpackung und als verrücktestes Beispiel steigende Preise für Schotter, weil dessen Ausgangsmaterial in Steinbrüchen mit Sprengstoff abgebaut würde und dieser sich durch den Ukrainekrieg verteuert habe. Gleichzeitig verzeichne der Zubehörhersteller aber trotz Preiserhöhungen weiterhin einen Boom bei den Verkäufen.

Immerhin können endlich wieder Veranstaltungen durchgeführt werden. Ob Hochdorf, Burgdorf oder TrainExpo, alles ging über die Bühne. Bauma, Friedrichshafen, beide Messen dürften stattfinden. Mit unserer zusätzlichen Präsenz an den Feierlichkeiten zu 175 Jahre Schweizer Bahnen ergibt sich für uns LOKI-Herausgeber 2022 sogar so etwas wie ein Eventmarathon. Leider haben uns in Bezug auf Nürnberg schlechte Nachrichten ereilt. Im oben erwähnten Newsletter teilt René Wilfer ausserdem mit, dass PIKO nicht an der Spielwarenmesse 2023 teilnehmen wird. Laut Gerüchteküche sollen auch andere Hersteller diesen Schritt in Erwägung ziehen. Folglich haben wir bisher keine Hotelzimmer in Nürnberg gebucht. Wir warten ab. Ohnehin hat die Messe für uns nicht mehr die Bedeutung früherer Jahre, werden Neuheiten heute doch über das ganze Jahr verteilt angekündigt. Ein langsamer Tod der Modelleisenbahnpräsenz an der Spielwarenmesse wäre trotzdem schade. Denn nirgends sonst haben wir die Möglichkeit, uns innert kürzester Zeit an einem einzigen Ort mit den wichtigsten Herstellern und Händlern auszutauschen.

Herzlichst,
Ihr Zoltan Tamassy





Rollmaterial

- 14 Porträt**
Carrozze FS «Tipo 1946»
von der Pesolillo SA in Spur 0
- 22 Porträt**
Ae 3/6' 10639
von Roco in H0

Report

- 26 Rückblick**
Hommage an einen Personenwagen:
der Einheitswagen I
- 40 Gesichter**
Die Modellbahnwelt des Hans Geiger
auf einem Taraspor Dachstock
- 44 Event**
14. Remisenfest und
6. Modellbahn-Expo in Hochdorf
- 48 Event**
175 Jahre Schweizer Bahnen –
das Festwochenende in der Mitte

gedruckt in der
schweiz



@lokimagazin



@loki_magazin



@LOKI Magazin



@LOKI Magazin



Anlage

- 68 Bau**
Mehr Vorbildtreue für die
alten M-Prellböcke von Märklin
- 72 Bau**
Der kunstvolle (Um-)Bau einer
Stahlbrücke im Massstab 1:87
- 80 Bau**
Bau des RhB-Abtritts Spinas
von Modellbahnwerkstatt in Spur 0
- 86 Porträt**
Der höchste Bahnhof der
Rhätischen Bahn in Spur H0m
- 92 Porträt**
Adi Rabensteiners österreichische
Modellbahnwelt in 1:87

Szene

- 52 News**
- 56 Veranstaltungen**
- 60 Bahn aktuell**
- 98 Vorschau/Impressum**

Markt

- 6 Marktspiegel**
- 13 Neuheiten**
- 55 Börse**
- 58 Medientipps**

HO | Roco

Elegante SBB-Schnellzugslokomotive

Schon die Verpackung zeigt, in welcher Liga Roco das Modell der SBB-Lokomotive Ae 3/6' 10639 spielen lässt. Denn anstelle der normalen schlanken Schachtel wird das Modell in einer etwas grösseren Kartonbox ausgeliefert, in der sich die Lok in einem Acrylschaukasten präsentiert. Auch beim

Modell selbst haben sich die Salzburger nicht lumpen lassen. Die äusserst sauber bedruckte Lokomotive steht in puncto Detaillierung dem Vorbild in keinem Punkt nach. Umfangreiche Sound- und Lichtfunktionen runden den gelungenen Gesamteindruck ab. LOKI-Autor Werner Frey stellt

ihnen das Roco-Modell ab Seite 22 ausführlich vor. Angeboten wird die Ae 3/6' als analoges Modell für Gleichstrombahnen (Art.-Nr. 70087) sowie als digitale Soundvariante sowohl in Gleichstrom (Art.-Nr. 70088) wie auch in Wechselstrom (Art.-Nr. 78088).

Erhältlich im Fachhandel.



Nm | AB-Modell

Rhätisches Kraftpaket in rotem Gewand



Die Rhätische Bahn beschaffte sich seit 1973 eine insgesamt 23 Loks umfassende Fahrzeugserie. An die Ge 4/4^{II} wurden umfangreiche Anforderungen gestellt, die durch eine ausgeklügelte Technik perfekt umgesetzt wurde. So übertrafen die Lokomotiven von Anfang an die in sie gesetzten Erwartungen und konnten sogar mit der deutlich grösseren Ge 6/6^{II} mithalten.

Die zehn Loks der ersten Serie wurden noch in Grün abgeliefert. Bei der Folgebestellung, die im Laufe des Jahres 1984 abgeliefert wurde und weitere 13 Triebfahrzeuge beinhaltete, wechselte die Farbe auf Rot. Die grünen Loks der ersten Serie erhielten in den folgenden Jahren ebenfalls das rote Farbleid, sodass ein einheitlicher Fuhrpark von 23 Fahrzeugen entstand.

AB-Modell hat das Vorbild in der heimischen Werkstatt umgesetzt. Auf Basis des von der Firma N-Track konstruierten

Modells mit rechteckigen Scheinwerfern wurde die Front auf die runden Lichter geändert. Im aus dem vollen Messingblock gefrästen Fahrwerk lagert ein Faulhabermotor mit Schwungmasse, der alle vier Achsen antreibt. Die Stromabnahme erfolgt von allen acht Rädern, auf Haftreifen wurde verzichtet. Der Zimo-Decoder MX616 ist installiert und so programmiert, dass das Modell perfekt auf analogen und digitalen Anlagen eingesetzt werden kann.

Die Lok zieht trotz ihren geringen Abmessungen fünf bis sechs Einheitswagen eine 3,5%-Rampe hinauf. Als Mindestradius werden 195 mm angegeben. Das Modell ist ausschliesslich auf N-Schmalspurgleisen mit 6,5 mm Spurweite lauffähig. Das Gehäuse besteht aus unzähligen Einzelteilen aus geätztem Neusilber, mit wenigen 3-D-Druckteilen ergänzt. Alle Fenster sind mit einzelnen Folien hinterlegt. Die filigranen

Pantografen sind, wie auch die Frontlichter, ohne Funktion.

- Art.-Nr. Nm-241.1 Ge4/4^{II} 617, Illanz
- Art.-Nr. Nm-242.1 Ge4/4^{II} 627, Reichenau-Tamins
- Art.-Nr. Nm-243.1 Ge4/4^{II} 629, Tiefencastel
- Art.-Nr. Nm-244.1 Ge4/4^{II} 614, Schiers,
- Art.-Nr. Nm-245.1 Ge4/4^{II} 630, Trun

AB-Modell weist darauf hin, dass Neubesteller mit einer Lieferzeit von 12 bis 18 Monaten rechnen müssen.

Interessenten wenden sich direkt an:
AB-Modell, Anja Bange Modellbau
 Im Stuckenhahn 6
 D-58769 Nachrodt
 info@n-schmalspur.de
www.n-schmalspur.de

H0 | Märklin/Trix

Erstfelder Museums-krokodil



Das Krokodil ist ein Klassiker im Märklin-Sortiment. Diesen Sommer wurde mit dem Modell der Ce 6/8^{II} 14253 die braune Variante in der aktuellen Ausführung als Museumslokomotive von SBB Historic ausgeliefert. Die 1976 zur historischen Lokomotive aufgearbeitete Maschine ist seit 1943 dem Depot Erstfeld zugeteilt und steht heute noch regelmässig für Nostalgiefahrten im Einsatz. Das Modell von Märklin (Art.-Nr. 39595) / Trix (Art.-Nr. 25595) ist mit einem

Spielwelt-mfx+Decoder ausgestattet und wird von zwei Schwungmassenmotoren angetrieben. Umfangreiche Licht- und Soundfunktionen lassen auf der heimischen Anlage den Modellbahngenuß nicht zu kurz kommen. Das Krokodil verfügt über einen dreiteiligen Lokkasten aus Metall, bei dem die Vorbauten in den Kurven ausschwenken. Wieso Märklin bei dem eleganten Modell aber einen Teil der gelben Reiberbahnen, die die Schmierung der Achsen und

Achslager bewerkstelligen, teils in waagrecht (geschlossen) und senkrechter (offen) Position umgesetzt hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Eigentlich müssten diese Hahnen in ein und derselben Position sein, sprich offen im Fahrbetrieb oder geschlossen, wenn die Maschine remisiert ist. Dem Spielspass mit der eleganten braunen Lok tut dies aber wahrlich keinen Abbruch.

Erhältlich im Fachhandel.

Diverse | Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer

Dekotreppen jetzt auch für H0m und N



Seit geraumer Zeit finden sich im Sortiment der Bettlacher Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer Präsentationstreppen aus Acryl für die Spurweite H0. Auf vielfachen Wunsch der Kundschaft wurde die beliebte Treppe nun auch für die Spuren H0m und N realisiert. Die 8 cm hohe und über eine Stufen-/Höhentiefe von 4 x 4 cm verfügende Produktlinie an zweistufigen Treppen ist vorerst in den Längen 20, 30 und 40 cm im Angebot. An der Plattform der Kleinserie in Bauma können vom 14. bis 16. Oktober 2022 die Präsentationsstufen sowie die auch weiterhin angebotenen Abdeckhauben begutachtet und bestellt werden.

Interessenten wenden sich direkt an:
Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer
 Alpenweg 18A, 2544 Bettlach
 Tel. 032 645 36 44
Jean-pierre@jp-gehbauer.ch
www.jp-gehbauer.ch



H0 | PIKO/ARWICO

Entlebucher BLS-Verstärkungsset

Als exklusive Sonderserie für die Schweiz hat PIKO das sogenannte Modul ausgeliefert. Um die Fahrgastkapazität in den Hauptverkehrszeiten zu erhöhen, wurde auf der Bahnlinie durch das Entlebuch zwischen Bern und Luzern jeweils ein Bdt EW II (ex SBB) und ein BLS EW I-Zweitklasswagen eingesetzt. Diese Verstärkungsmodule wurden hauptsächlich an EW III-Pendelzügen mitgeführt. Daneben gab es bei der BLS auch Reservependelzüge, die aus den Bdt Steuerwagen und BLS EW I gebildet wurden. PIKO bietet das Modul in einem Set bestehend aus einem Steuer- und einem

Personenwagen an (Art.-Nr. 96089 DC, 96090 AC). Beide Wagen verfügen über eine Innenbeleuchtung, der Steuerwagen besitzt eine in Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung. Die AC-Version verfügt

zudem über je einen Schleifer pro Wagen. Die Wagen sind säuberlich bedruckt und werden in der bekannten PIKO-Blisterverpackung ausgeliefert.

Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.



II m | LGB

Das rollende Sitzungszimmer

Bekanntlich kommen die besten Ideen nicht am Arbeitsplatz, sondern unterwegs, beim Joggen, Spazieren, in Bewegung also. Oder neu im InnoTren, dem ersten rollenden Sitzungszimmer der Rhätischen Bahn. Unter der Artikelnummer 33672 hat sich LGB des ehemaligen Glacier-Express-Panoramawagens angenommen und ihn in 1:22,5 umgesetzt. Bei dem 68 cm langen Modell wurde die Inneneinrichtung des Bürowa-

gens nachgebildet. Auf eine Tönung der Scheiben, um sich wie beim Vorbild vor neugierigen Blicken zu schützen, wurde allerdings verzichtet. Das Modell ist fein säuberlich bedruckt und passt durch den LGB-Radius 1. Dem Wagen liegt weiter ein zweiter Kupplungshaken zum Nachrüsten bei, der den Zugsverbund auch auf unebenen Gleisen besser zusammenhält.

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.



N | Pirata

Saalwagen der Rhätischen Bahn

Es geht Schlag auf Schlag mit der Neuheutenauslieferung beim italienischen Hersteller Pirata. Nachdem wir in der letzten Ausgabe der LOKI drei verschiedene EW I-Varianten für die Bahnlinie Chur-Arosa der Rhätischen Bahn vorstellen durften, wurde mit dem Behelfsspeisewagen A (WR-

S) 1223 bereits ein weiteres Modell an den Fachhandel ausgeliefert. Der am 20. Dezember 1962 von den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein an die RhB gelieferte Personenwagen A 1223 wurde nach seinem Refit im Jahr 1991 bis zum Rückbau in einen normalen A am 15. Juli 2008 als

Saalwagen mit grossen Tischen eingesetzt. Pirata hat sich den WR-S zum Vorbild genommen und bietet diesen auf Basis eines KATO-Modells mit vorbildgerechten verschlossenen Fenstern und Restaurant-Zugsaufschildern an (Art.-Nr. 9201).

Erhältlich im Fachhandel.



N | PIKO/ARWICO

Im Goldenpass durch das Simmental

Als exklusive Sonderserie für die Schweiz hat PIKO zusammen mit seinem Importeur ARWICO den Goldenpass Panoramic, wie er auf der BLS-Strecke zwischen Zweisimmen

und Interlaken Ost eingesetzt wurde, nun auch für die Spur N ausgeliefert (Art.-Nr. 94399). Das Wagenset besteht aus zwei ehemaligen EW I B mit Aussenschwing-

türen, die ein Upgrade zu Erstklasswagen erhalten haben, einem gemischten AB- und zwei B-Wagen, jeweils mit den klassischen Falttüren. Bei der Zugsformierung sollte





H0 | VK-Modelle

Kässbohrer-Setra-Busklassiker in 1:87

Der deutsche Modellautoproduzent VK-Modelle hat dieser Tage zwei verschiedene Versionen des Reisebusses S 150 des Her-

stellers Kässbohrer ausgeliefert. Der Setra S 150 aus den 1970er-Jahren wird in den Versionen des Zürcher Reisebüros Walliser

(Art.-Nr. 30503) sowie der Furka-Oberalp-Bahn (Art.-Nr. 30510) angeboten.

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | Artitec

Ab Werk bereits patiniert

In seiner «Ruhe in Frieden»-Serie hat der niederländische Zubehörspezialist Artitec ein spannendes Produkt, das sich auch gut auf einer Schweizer Modellbahnanlage integrieren lässt, ausgeliefert. Es handelt sich dabei um einen zweiachsigen Strohanhän-

ger, der auch schon bessere Tage erlebt haben dürfte. Das von Hand bemalte und verwitterte Modell ist aus Resin und Fotoätzteilen gefertigt und unter der Artikelnummer 487.601.03 erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.



darauf geachtet werden, dass die goldenen und weissen Flächen jeweils asymmetrisch gekuppelt werden, damit sich das Motiv mit der weissen Sonne durch die gesamte Kom-

position harmonisch widerspiegelt. Die Wagen werden einzeln verpackt in einem Umkarton ausgeliefert, der die fünf Wagen aufnimmt. Wer dem eleganten Goldenpass-

Wagen eine Innenbeleuchtung spendieren möchte, der findet diese unter der Artikelnummer 46292 im PIKO-Sortiment.

Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.



«De Zirkus macht es Büro uff!»

Vom deutschen Kleinserienhersteller CircusWerkstatt wurde ein dreiteiliges unlackiertes Bausatzset mit Wagen des Schwei-

zer Nationalcircus Knie ausgeliefert. Die unter der Artikelnummer 66002 angebotenen Bürowagen 41, 42 und 52 können dabei

sowohl mit eingeklappter Veranda (für den Bahntransport) oder komplett aufgebaut mit Vordach zusammengebaut werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

Kerth Modelle

Inh. Sebastian Kerth

DE-15926 Luckau

Info@circuswerkstatt.de

www.CircusWerkstatt.de



Spur-N-Zubehör-Sortiment ausgebaut

Tom Wäfler von Swiss Model Rail hat sein Sortiment an Modellbahnzubehör in Spur

N um weitere Produkte ausgebaut. Neu finden sich im Angebot ein- und zweiständige

KIS-Informationssäulen, Burri-Bänke mit und ohne Lehne sowie eine vereinfachte Variante der blauen «20 Minuten»-Box. Als Highlight darf aber sicherlich die alte PTT-Telefonkabine (auch in H0 erhältlich) gesehen werden, die es aus Bausatz und Fertigmodell mit Beleuchtung gibt. Weiter finden sich neu auch ePOS-Automaten der RhB und weiterer Bahnen im Angebot.

Interessenten wenden sich direkt an:

Swiss Model Rail, Tom Wäfler

Horebstrasse 1, 8733 Eschenbach

Tel. 055 282 35 18

shop@swissmodelrail.ch

www.swissmodelrail.ch



Einsätze jetzt auch für Metropolitan

Die Berner Firma Colorone hat in der Vergangenheit bereits mit ihren hochwertigen Ersatzverpackungen für HAG- und Märklin-Lokomotiven von sich reden gemacht. Nun hat Colorone CE-Schaumstoffeinlagen für Modelle des Herstellers Metropolitan

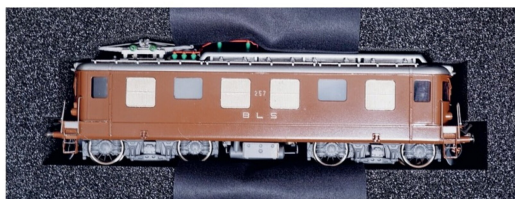
lanziert. In einer ersten Phase werden passgenaue Varianten für die BLS-Fahrzeuge Ce 2/4, Ce 4/4 und Ae 4/4 aufgelegt. Wie Daniel Staiber der LOKI mitteilt, seien bereits weitere Einlagen in Planung. Im Preis von Fr. 18.90 sind der Boden, die passge-

naue Modelleinlage, ein Deckel sowie ein Lokentnahmetuch enthalten.

Interessenten wenden sich direkt an:

Colorone GmbH, 3361 Uetendorf

dms@danielstaiber.ch



Neuheiten

Ankündigungen und News

H0 | HAG Modellbahnen GmbH

15 Jahre Widmer Rail Services



Wenn ein Unternehmen einem anderen Unternehmen im selben Dorf gratuliert, dann ist dies normalerweise kein Fall für die LOKI. Heisst der Ort aber Stansstad, hat der Glückwunsch durchaus Newswert für ein Modellbahnmagazin. HAG realisiert in diesem Jahr die Re 420 502-7 von Widmer Rail Services im Jubiläumsgewand. Vor 15 Jahren wurde das EVU von Pierre Widmer in Stansstad gegründet und ist zu einem wichtigen Player im Güterverkehr geworden. HAG bietet die Modelllok in H0 in einer ein- oder zweimotorigen Variante in Gleich- und Wechselstrom an (Art.-Nr. 16277). Das Bild zeigt eine Fotomontage. **Vorbestellbar im Fachhandel.**

H0 | ACME

Zuwachs für den Spaghetti-Express

Nach dem grossen Erfolg der ersten Auflage des Barilla-Zuges hat sich der italienische Modellbahnhersteller ACME zu einer Nachproduktion des Sets Art.-Nr. 45111 sowie der Einzelwagen Art.-Nr. 40298 und 40299 entschlossen. Zudem wird unter Art.-Nr. 40380 eine weitere Variante des sechssachsigen Containertragwagens des Typs Sgmrss 90 aufgelegt. **Vorbestellbar im Fachhandel.**





Porträt | Carrozze FS «Tipo 1946» von der Pesolillo SA in Spur 0

Bella Italia

Den Erst-/
Zweitklass-
wagen ABz
gab es nur in
der Ursprungs-
ausführung.



Auch dieser
Bz verkehrte
nur zwischen
1946 und 1956
als Zweit-
klasswagen.





Roma Termini, Brindisi, Genua oder Torino sind nur einige Beispiele von Reisezielen, die auf den Routentafeln der charakteristischen Carrozze FS «Tipo 1946» prangten – gesehen auch in den grösseren Schweizer Bahnhöfen. Nun sind diese bekannten FS-Wagen auch in Spur 0 realisiert.



Der Dz war ein reiner Gepäckwagen und ebenfalls in ganz Europa anzutreffen.



Ab 1956 wurde der ehemalige Bz zum Erstklasswagen mit gelbem Streifen.



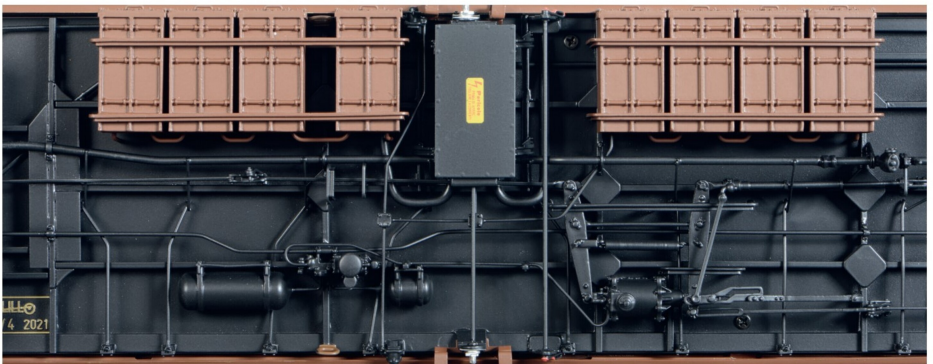
Zu dieser Zeit waren zurückgesetzte Fronten und eingezogene Dächer hochmodern.



Die Wagen wurden teilweise mit Schattenschrift oder mit Zahlen aus Alu abgeliefert.



Selbst die Beschriftungen der Warnhinweise auf den Batteriekästen fehlen nicht.



Die Unter-
gestelle
entsprechen
der Detaillie-
rung der Vor-
bilder – ohne
Fehl und Tadel.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Italien ist seit je eines der beliebtesten Reiseziele überhaupt, sei es für die Sommerbräune oder für den Blick in die Vergangenheit. Venedig, Florenz und Rom bieten eine enorme Bandbreite an geschichtlichem Hintergrund. Gerade die Hauptstadt Rom, in der Kunst- und Bauwerke über die letzten 2000 Jahre zu bewundern sind, oder Florenz mit Michelangelos «David» oder Brunelleschis Duomo sind immer eine Reise wert.

Mailand als Kultur-, Medien- und Modezentrum ist ein weiterer Anziehungspunkt. Als wichtigste Wirtschaftsmetropole mit Sitz der italienischen Börse gilt sie zudem als grösster Verkehrsknotenpunkt, sei es betreffend Strassen-, Luft- oder auch Schienenverkehr. Der 1931 erbaute, monumentale Kopfbahnhof Milano Centrale und der Rangierbahnhof Milano Smistamento belegen das eindrücklich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Reiseverkehr aus Mittel- und Nordeuropa in den Süden deutlich zu, was die Ferrovie dello Stato Italiane (FS) veranlasste, neue Reisezugwagen anzuschaffen – den «Tipo 1946». Die Wagenreihe umfasste sechs Grundtypen: den kombinierten Post-/Gepäckwagen Duz 93.100, den Gepäckwagen Dz 83.000, den Erstklasswagen Az 13.010, den Erst-/Zweitklasswagen ABz 53.010, den Zweitklasswagen Bz 23.010 sowie den Drittclassswagen Cz 33.010. Einige Wagen der dritten Klasse erhielten ab 1954 eine Bar für Restaurationsdienste (Cz Ristoro). Sie waren für die Verpflegung zwischendurch gedacht, weshalb es in diesen Wagen keine Küche gab. Nach Abschaffung der dritten Klasse



Post-/Gepäckwagen des «Treno Azzurro», der in zweitonblauer Version auch oft im Ausland anzutreffen war.



Dieser Erstklasswagen Az war seit der Einführung der «Tipo 1946» als solcher in Betrieb.

im Jahr 1956 wurden die Wagen zweiter Klasse in solche erster Klasse und jene der dritten Klasse in Zweitklasswagen umbeschriftet. In der Schweiz war das genauso. Sämtliche Wagentypen waren für den internationalen Verkehr zugelassen, weshalb es kaum ein europäisches Land gibt, in dem diese Wagen nicht bekannt waren. Sie wurden als Seitengangwagen mit Sechserabteilen konzipiert. Die Wagen hatten nahezu alle wichtigen Farbgebungen der FS durchlebt: Zweittonbraun in der Ursprungsausführung (Castano-Isabella), Zweittonblau für den «Treno Azzurro» ab 1957, Castano-

braun im Laufe der 1960er-Jahre und zum Schluss Grau (Grigio Ardesia) in den 1970er-Jahren. All diese Farbgebungen waren in ganz Europa anzutreffen.

Treno Azzurro

Erhöhte Aufmerksamkeit erlangten die «Tipo 1946» mit der Kreation des «Treno Azzurro», der von Mailand via Rom nach Neapel fuhr. Schon 1951 wurde dieser Zug als R30 (Napoli–Milano) und R33 (Milano–Napoli) mit zweitontbraunen Wagen des Typs 1946 geführt. Die Komposition bestand aus einem Post-/Gepäckwagen Duz, vier Az, vier Bz,

einem Cz sowie aus einem CIWL-Pullmanwagen ohne Küche und einem CIWL-Speisewagen der Serie 2749-2773, die von Breda gebaut wurden. Der Pullmanwagen entsprach dem Typ «Côte d'Azur».

Richtig grosses Aufsehen erregte der Zug allerdings ab 1957, als die Wagen für den «Treno Azzurro» in Zweittonblau lackiert ein besonders attraktives Bild abgaben. Der Wagenkasten glänzte in dunkelblauer und das Fensterband in hellblauer Farbgebung. Die Zugnummern lauteten weiterhin R30/R33. Die Komposition bestand nun aus fünf Az, drei Bz, einem Bz-Ristoro (Barwagen)



Die Routentafeln innerhalb Italiens waren in Gelb gehalten. Die internationalen Schilder und die des «Treno Azzurro» waren weiss.

und einem Duz. Die CIWL steuerte je einen Pullmanwagen «Côte d'Azur» mit und ohne Küche und den Speisewagen bei. Die 13 Wagen wurden von E.428, E.646 I, E.646 II und E.645 II gezogen.

In den 1960er-Jahren waren die zweitblauen «Tipo 1946» auch einzeln in internationalen Schnellzügen zu sehen. Bilder von der Gotthardlinie oder vom Wallis (Mailand–Paris) belegen das eindrücklich. Auch die Gepäckwagen waren regelmässig in internationalen Schnellzügen unterwegs.

An den Wagen prangten Routenschilder wie «Calais Maritime–Roma Termini», «Ventimiglia–Amsterdam», «Bordeaux–Milano» und «Paris–Milano» sowie umgekehrt. In internationalen Zugkompositionen wie dem Skandinavien-Italien-Express oder dem Rome-Express machten die Italiener die Mehrzahl der Wagen aus. Alle Typen waren auch für den Transport auf Fähren zugelassen. Dieser Wagentyp wurde bis in die 1980er-Jahre intensiv genutzt, bis er im folgenden Jahrzehnt, inzwischen

mehrfach revidiert, aus dem Alltagsbild verschwand.

Die Modelle

Der Tessiner Hersteller Pesolillo SA hat sämtliche Wagentypen akkurat im Massstab 1:43,5 realisiert. Die zweitblauen Wagen wurden sogar in zwei Versionen hergestellt, so, wie sie vor und nach der Abschaffung der dritten Wagenklasse verkehrten. Deshalb gibt es zwei unterschiedliche Erstklasswagen, weil die Zweitklasswagen erstklassig wurden. Das entsprach über die gesamte Bandbreite gesehen einer Absenkung des Komforts und nicht wie allgemein angenommen einer Anhebung. Die sechs Wagentypen wurden in fünf verschiedenen Epochen hergestellt.

Charakteristisch für den «Tipo 1946» sind die eingezogenen Wagenkästen an den Stirnfronten. Auch die Dachenden sind harmonisch in diese Formgebung eingebunden. Dadurch sind die Wagen leicht vom «Tipo 1937» zu unterscheiden. Die Dach-

bänder sind wie beim Vorbild mit Nieten versehen. Einer der beiden Servicedeckel am Dach kann abgehoben und über ein Potentiometer kann die Helligkeit der Innenbeleuchtung eingestellt werden. Damit lässt sie sich an die Helligkeit von anderen Wagen anpassen. Zudem bringt die Beleuchtung auch die Inneneinrichtung wirkungsvoll zur Geltung, denn Form und Farbe der Sitze entsprechen dem Vorbild genauso wie die Bilder an den Abteilmänteln. Im Post-/Gepäckwagen sind wiederum die Postfächer und das Schaffnerabteil nachgebildet, und die Schiebetüren – auch jene der Gepäckwagen – lassen sich öffnen. Auch hier bringt die Beleuchtung die entsprechende Wirkung. Wie bei allen Personenwagen von Pesolillo SA lässt sich die Beleuchtung der Plattformen, des Seitengangs, der Toilette und der Abteile separat ein- und ausschalten. Dazu ist der neueste ESU-Decoder LokPilot 5 Fx eingebaut, wobei diese Funktionen auch im analogen Betrieb zur Verfügung stehen.



Beim Zweitklasswagen Bz im edlen Zweitblau des «Treno Azzurro» handelt es sich um einen ehemaligen Drittklasswagen Cz.

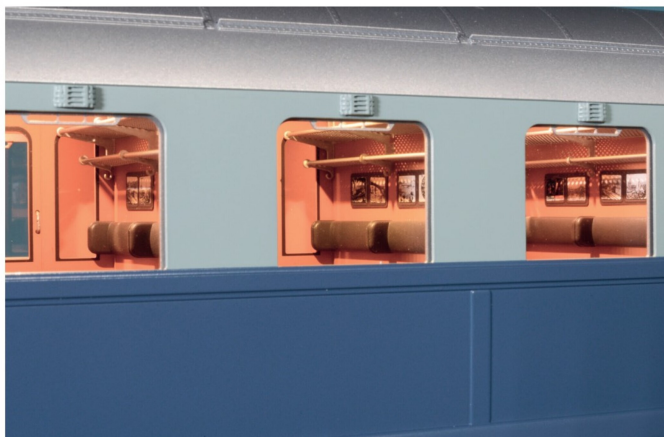


Bewährt hat sich die Lösung mit der magnetischen Haftung der Wagenlaufschilder, die auswechselbar sind. Zur Auswahl stehen 17 verschiedene Destinationen, wobei die Halterung an den Wagen die europäischen Normschilder wie auch die länglichen für den «Treno Azzurro» und den «Treno del Sole» aufnimmt. Genauso genial konstruiert sind die geschmeidigen Faltenbälge, die durch Mikromagnete sogar in Kurven kuppeln. Der empfohlene Mindestradius der Wagen beträgt 1,8 Meter.

Die Trittbretter und die Böden der Gepäckabteile sind mit ausgelasertem Echtholz belegt, und auch die Bestückung der Dreh- und Fahrgestelle lässt keine Wünsche offen. Die Drehgestelle sind selbstverständlich gefedert. Die Untergestelle sind akkurat dem Vorbild nachgebildet, wobei die zahlreichen Batteriekästen besonders auffallen. Sämtliche Wagen, auch jene der neuesten Epoche, sind mit Dampfheizung ausgerüstet und mit den entsprechenden Details versehen.

Die Ursprungsversion zeigt die grösste Beschriftungsvielfalt, da es die dritte Klasse noch gab und weil diese Wagen teilweise noch mit der aufgemalten Schattenschrift ausgeliefert wurden. Spätere Serien wurden mit aufgesetzten Zahlen aus Aluminium beschriftet. Diese Wagen decken die Jahre zwischen 1946 und 1956 ab. Ebenfalls zweitonbraun sind die Wagen, die zwischen 1956 und 1966 verkehrten, aller-

Der ehemalige Cz Ristoro lief auch im «Treno Azzurro» als Zweitklassbarwagen mit.



Selbst die Bilder an den Abteilwänden entsprechen jenen der Wagen im Vorbild.



Die Bar versorgte die Fahrgäste mit verschiedenen Zwischenverpflegungen und Getränken.



Die Bar wurde durch das Personal der CIWL betrieben.

dings ohne die dritte Klasse, dafür mit zwei verschiedenen Erstklasswagen, die mit einem gelben Streifen gekennzeichnet sind. Die zweitblauen Modelle decken den Zeitraum zwischen 1958 und 1966 ab; die ganz braunen gab es ab Mitte der 1960er-Jahre. Ab 1976 schliesslich wurden die Wagen grau, aber zu dieser Zeit ausschliesslich mit UIC-Beschriftung.

Die Ristoro-Wagen mit dem Barabteil rollten in allen Epochen auf italienischen Gleisen. Neben Getränken waren kleinere Snacks wie Sandwichs für die Verpflegung zwischendurch erhältlich. Diese Bar wurde


durch die CIWL betrieben, wie auch die Beschriftung auf der Glastüre anzeigt.

1945 kündigten die FS allen privaten Farbzulieferern und gaben den folgenden Fahrzeugen neue Farbtöne. Das Schlussbild zeigt den Unterschied zwischen den «Tipo 1937»- und den neuen «Tipo 1946»-Wagen deutlich. Ältere Fahrzeuge wurden nach Revisionen oder Reparaturen noch einige Zeit mit den früheren Farben lackiert.

Fazit

Die Recherche und die Vorbereitung für eine Wagenproduktion sind genauso auf-

wendig wie für eine Lokomotive. Das mag der Grund sein, weshalb bei den Herstellern eine gewisse Zurückhaltung herrscht. Es ist begrüßenswert, dass sich die Pesolillo SA mit ihrem Pioniergeist immer wieder auf das Herstellen von interessanten Wagen einlässt – vor allem auf solche, die in ganz Europa bekannt waren.

Die Vorbilder stehen nicht mehr in Betrieb. Aber dank den hervorragenden Reproduktionen ist die imaginäre Reise zu den reizvollen Reisezielen Italiens weiterhin möglich – oder wo Ihre Fantasie die Wagen auch immer hinschicken mag. 



Ab Mitte der 1960er-Jahre wurden die Wagen ganz in Castanobraun lackiert.



Ab 1976 wurden die Wagen grau, und die UIC-Beschriftung war schon länger Standard.





Porträt | Ae 3/6' 10639 von Roco in H0

Die kleine Buchli-Lok in 1:87 von Roco

Obwohl im hauseigenen Formenfundus seit der Fusion mit FLEISCHMANN ein durchaus solides Modell der SBB Ae 3/6' vorhanden ist, entschied man sich in Salzburg 2021 für eine komplette Neukonstruktion dieses Modells unter dem Markennamen Roco. Derzeit rollen die ersten grünen Modelle im Handel an, und LOKI-Autor Werner Frey nutzt die Gelegenheit für eine erste Begutachtung des Modells.



Foto: Georg Trüb

Von Werner Frey (Text/Fotos)

Als zum Ende des Ersten Weltkriegs die Kohle knapp wurde, beschlossen die SBB 1918, das Netz zu elektrifizieren. Für den elektrischen Betrieb im Flachland wurden entsprechende Lokomotiven benötigt. Die schweizerische Elektroisenbahnindustrie bot verschiedene Lokomotiven an (Ae 3/6' von BBC, Ae 3/6" von MFO und Ae 3/5 von SAAS), von denen alle Typen beschafft wurden. Bei allen Lokomotiven stammt der mechanische Teil von SLM.

Von der Ae 3/6' wurden insgesamt 114 Exemplare in drei Bauserien beschafft. Für die ersten 86 Maschinen lieferte BBC die elektrische Ausrüstung. Für 26 weitere Lokomotiven (10687–10712) lieferte MFO die elektrische Ausrüstung, während bei den letzten beiden Loks (10713 und 10714) die elektrische Ausrüstung von SAAS stammt.

Zwischen Rüti und Linthal fährt am 30. April 2017 die Ae 3/6' 10664 dem Fotografen entgegen.

Die Lokomotive verfügt über drei Triebachsen, die in einem Aussenrahmen mit Buchli-Antrieb gelagert sind. Der gleiche Antrieb wurde später auch für die Ae 4/7 verwendet. Bei der Ablieferung war die Höchstgeschwindigkeit 90 km/h, später wurde diese auf bis zu 110 km/h angehoben. Trotz dem langen Einsatzzeitraum von rund 70 Jahren gab es nur wenige Umbauten, so das Zugschweissen von Führerstandstüren zur Verminderung von Zugluft im Führerstand.

Die erste Ae 3/6' wurde 1970 ausgerangiert, während die letzten Exemplare bis 1994 verkehrten. Die Lokomotiven erreichten in dieser Zeit Laufleistungen von bis zu sechs Millionen Kilometern. Bei SBB Historic sind heute die 10664 in Grün und die 10700 in Braun als einsatzfähige Fahrzeuge erhalten. Weitere Exemplare sind in Privatbesitz, jedoch nicht betriebsfähig.

Das Modell

Das soeben ausgelieferte Modell in grüner Farbgebung stellt die Lok mit der Nummer 10639 im Zustand ihrer letzten Betriebsjahre dar (Revisionsdatum R1 Zü 17.1.90). Charakteristisch für diesen Zustand sind die gelben Betriebsnummernanschriften anstelle der früheren Nummernschilder. Ebenso fehlen die Fabrikschilder. Das Modell wird in den üblichen technischen Varianten angeboten.

Mechanik

Herzstück des Modells ist ein mehrteiliger Rahmen aus Zinkdruckguss. Dank diesem bringt das eher kurze Modell (LüP 170 mm) fast 400 g auf die Waage (394 g sind es, um genau zu sein). In der Mitte des Modells sitzt der Motor, der über eine Schnecke und ein Schneckenrad mit dem Getriebe verbunden ist. Die drei Antriebsachsen sind alle angetrieben, wovon gleich zwei mit je zwei Haftreifen ausgestattet sind. Leider hat auch bei diesem Modell anstelle des bewährten hauseigenen Roco-Motors der neue, offenbar kostengünstige Motor Einzug gehalten. Nachteil ist hier insbesondere, dass beim neuen Motor die Kohlen nicht mehr gewechselt werden können.

Die Speichen der Radsätze sind durchbrochen, und die Radreifen sind sehr fein ausgeführt. Zwei der drei Antriebsachsen haben ein grosses Seitenspiel, um die Fahrt durch Radien ab 358 mm zu ermöglichen. Die Stromabnahme erfolgt ab fünf der sechs Radsätze, also auch ab den Vorlaufachsen. Das Vorlaufdrehgestell wie auch die Bissel-

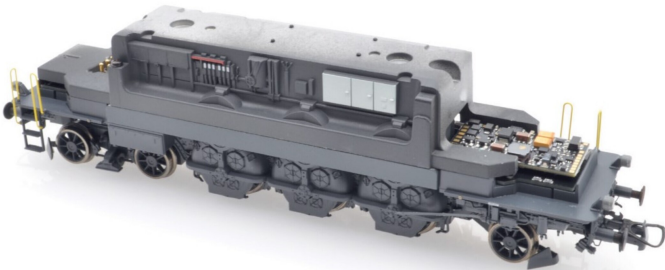
Foto: Georg Trüb



Die sich im Besitz von SBB Historic befindende Ae 3/6' 10700 vor dem Depot in St-Maurice.

Ausführung	Ae 3/6' 10639 grün	Ae 3/6' 10700 braun
DC analog	Art.-Nr. 70087	Art.-Nr. 70089
DC Sound	Art.-Nr. 70088	Art.-Nr. 70090
AC Sound	Art.-Nr. 78088	Art.-Nr. 78090

Stimmig präsentiert sich die Front des neuen Roco-Modells der Ae 3/6'.



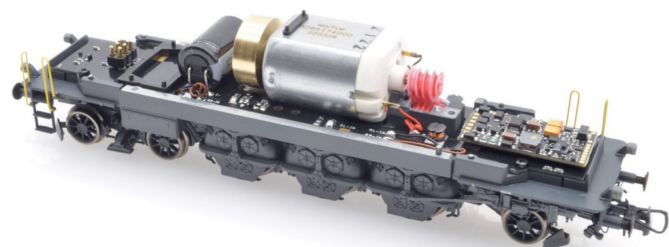
Auch der Maschinenraum des Roco-Modells wurde dem Vorbild realistisch nachempfunden.



Unter der Druckluftzuleitung des Pantografen befinden sich die Schrauben zum Öffnen der Lok.



Die Stromaufnahme erfolgt über fünf der insgesamt sechs Achsen der Elektrolokomotive.



Im Innern verstecken sich ein ZIMO-Sounddecoder, ein neuer Motor sowie ein Strompuffer.

Achse sind gefedert, um einen optimalen Kontakt zum Gleis zu gewährleisten.

Das Gehäuse aus Kunststoff ist auf das Chassis geschraubt, wobei beide Schrauben elegant unter der Druckluftzuleitung der

Stromabnehmer versteckt sind. Die kleinen Frontlampen und insbesondere deren Lichtleiter sind leider etwas klobig ausgefallen und stören den ansonsten stimmigen Gesamteindruck der Lok doch etwas. Die

Griffstangen an den Aufstiegsleitern sind wie gewohnt aus Metall, während die Leitern selbst aus Kunststoff gefertigt sind. Die Leiter ist direkt am Umlaufblech angespritzt. Sollte diese also einmal im Modellbahnbetrieb beschädigt werden, muss das gesamte Umlaufblech getauscht werden.

Die Lokomotive verfügt beidseitig über eine Kurzkupplungskinematik mit NEM-Schacht, in den eine Kupplung nach Wahl eingesteckt werden kann. Das Modell wird nahezu vollständig zugestrichen geliefert. Im Zursichtbeutel befinden sich lediglich Heizleitung, Bremsschläuche und Kupplungsimitationen für die Vitrine.

Elektronik

Die zentrale Platine sitzt für einmal unterhalb des Motors. Der Motor ist auf der Platine aufgelegt und wird durch den oberen Teil des Zinkdruckgussrahmens gehalten. Der Decoder findet unter einem der beiden Vorbauten in der dafür vorgesehenen Schnittstelle (PLuX22) Platz. Die Belegung der Schnittstelle ist vorbildlich im beiliegenden Handbuch dokumentiert.

Die Kontaktierung der LEDs im Gehäuse (Führerstandsbeleuchtung, Beleuchtung im Maschinenraum, oberes Spitzenlicht) erfolgt über Federkontakte, womit das Gehäuse problemlos und ohne Kabelgewirr abgenommen werden kann. Insgesamt macht das Innenleben einen aufgeräumten Eindruck.

Die Soundausführungen werden direkt ab Werk mit einem ZIMO-Sounddecoder MS450P22 mit dem neuen 16-Bit-Sound geliefert und verfügen über einen Pufferkondensator für eine unterbrechungsfreie Stromversorgung. Der Lautsprecher findet im



Die Seitenansicht zeigt gut den konstruktiven Knick im Rahmen über der ersten Vorlaufachse, der auch das Befahren enger Radien ermöglicht.

oberen Rahmenteil Platz und wird direkt auf die Platine gedrückt (Federkontakte), mit einer Öffnung nach unten für die Wiedergabe der Geräusche.

Die Beleuchtung erfolgt durch LEDs. Nebst dreimal weiss als Frontlicht kann ein weisses oder rotes Schlusslicht zugeschaltet werden. Zusätzlich beleuchtet sind der Maschinenraum und die beiden Führerstände. Im Maschinenraum gibt es zudem einen Schaltblitz, der bei Loks mit ab Werk eingebautem Sounddecoder automatisch angesteuert wird, wenn der Stufenschalter schaltet. Der Sounddecoder bietet total 15 unterschiedliche Geräuschfunktionen.

Lackierung und Bedruckung

Der Lokkasten ist klassisch in SBB-Grün lackiert, das Dach in Silber und das Chassis in Grau. Die Lackierung ist absolut einwandfrei, der Lack ist deckend und ohne Kunststoffglanz aufgetragen worden. Die wenigen Bedruckungen wie Loknummer,

Dienstgewicht, Revisionsdatum und Lokomotivtyp (alle in gelber Farbe) sind lupenrein gedruckt.

Verpackung

Die Lok wird in einer voluminösen Kartonverpackung geliefert und ist bei der Auslieferung in einer Kunststoffvitrine auf dem Gleis festgeschraubt. Die Vitrine wird mit Styroporeinsätzen in der Kartonverpackung stabil fixiert. Die Frage, ob es nicht auch eine normale Verpackung ohne Vitrine getan hätte, darf man schon stellen, zumal man die Lok in der Vitrine wegen der notwendigen Transportschutzmassnahmen ohnehin erst nach dem Auspacken begutachten kann. Das beiliegende Handbuch enthält alle notwendigen Informationen zum Modell sowie die Ersatzteilliste.

Fazit

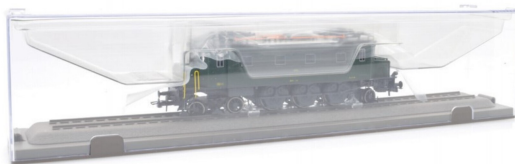
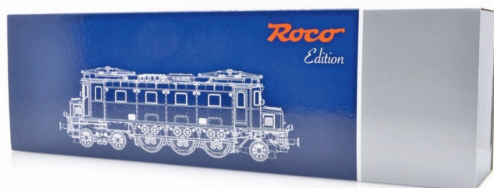
Die SBB Ae 3/6¹ in Grün von Roco darf als rundherum gelungen bezeichnet werden

und dürfte sowohl Vitrinensammler als auch Betriebsbahner gleichermassen ansprechen. Etwas wundern darf man sich über die Tatsache, dass sich derzeit im Roco-Sortiment trotz einem umfangreichen Werkzeugfundus keine passenden Wagen finden. Dies ist durchaus eine verpasste Chance.

Die Auslieferung der SBB Ae 3/6¹ in Grün hat begonnen, die braune Ausführung mit der Nummer 10700 soll zum Jahresende im Handel anrollen ...

Bewegte Bilder vom neuen Roco-Modell haben wir auf unserer Website in einem kleinen Video zusammengestellt.

<https://loki.ch/de/buchli-lok>



Grösser als gewohnt kommt die Verpackung des neuen Modells daher.

Darin verbirgt sich die Lokomotive in einer Acrylvitrine samt Gleis.



Rückblick | Hommage an einen Personenwagen: der Einheitswagen I

Einer für alles

Ein eingefleischter Bahnkenner stellte vor einiger Zeit klar: Die wichtigsten Fahrzeuge der Bahn sind Reisezugs- und Güterwagen, diese sind nicht spektakulär, aber bringen das Geld ein. Lokomotiven beeindrucken, kosten viel Geld, sind aber nur Mittel zum Zweck. Die LOKI stellt sich hinter diese Überlegung und erinnert an diese bekannte Reisezugwagen-Familie.

Von René Stamm (Text/Fotos)

Die Reisezugwagen haben bei den Schweizer Bahnen dieselbe Entwicklung erfahren wie bei allen Bahnbetrieben der Welt. Kurzen Zweiachswagen mit Holzaufbauten folgten immer grössere Fahrzeuge mit zwei, später auch mit drei

Achsen. Bald einmal kamen auch Vierachser mit ruhigerem Fahrverhalten. Das bequeme Reisen stand im Mittelpunkt.

Auch die Technik machte grosse Fortschritte. Die Wagen hatten in der Folge noch Holzaufbauten mit Verblechung aus Stahl.

Aufgrund der Anforderungen wurden die Wagen immer schwerer, aber auch teurer. Gerade bei den SBB konnten aber auch nicht immer grosse Serien bestellt werden, und so ergab sich im Lauf der Zeit ein grosses Sammelsurium. Zudem begann in den



Der am 14. August 1959 an die SBB abgelieferte B 6914 zeigt sich in der ursprünglichen Form mit Faltenbalgübergängen.

Foto: SBB Historic



Ein Zweitklasswagen mit Übersetzfenster in der Ursprungsausführung mit Faltenbalg.



Dieser Erstklasswagen hat die alten Anschriften, allerdings mit UIC-Nummer, in der Wagenmitte.



Wichtiges Detail: grosse Fenster beim Vorabteil beim EW I, kleine Fenster beim EW II.

1930er-Jahren ein grosser Rückgang im Reiseverkehr. Mit allen Mitteln wurde dagegen angekämpft. Kosteneinsparungen und gleichzeitig Verbesserungen mit bequemem, leichterem Rollmaterial und kürzere Reisezeiten sollten die Lösung sein.

So entschieden sich die SBB, entsprechende Studien aufzunehmen. Zusammen mit der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren (SWS) wurde das neue Konzept entwickelt. Neben angenehmen Innenräumen gab es auch einen Erfolg beim Wangengewicht. Re-

duktionen von bis zu drei Tonnen je Einheit wurden erreicht. Wir kennen sie alle, die grosse Familie der Leichtstahlwagen. Auf den ersten Blick ist die Verwandtschaft klar, gebaut wurden aber sehr unterschiedliche «Inhalte». Bemerkenswert und typisch war bei dieser Wagenserie, dass sich die Türen nicht mehr über den Drehgestellen befanden, sondern Richtung Wagenmitte verschoben wurden. Das ermöglichte einen um eine Stufe niedrigeren Einstieg.

Der echte Einheitswagen

Die Wagengeneration «Leichtstahl» bewährte sich sehr gut und fand bei den Reisenden auch grossen Anklang. Nachdem in der Nachkriegszeit der Reisebedarf angestiegen war und gleichzeitig alte und schwere Wagen ersetzt werden mussten, war schnell klar, dass eine grössere Wagenbeschaffung bevorstand. Es war aber auch klar, dass der Weg der Leichtstahlwagen weiterverfolgt werden musste, allerdings unter Berücksichtigung der Schwachstellen, die einer Verbesserung bedurften. Im Herbst 1954 schrieben die SBB unter den Wagenbaufirmen der Schweiz einen Ideenwettbewerb aus. Die Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen gewann, und der echte Einheitswagen war geboren. Ihr Vorschlag war verblüffend einfach: Eingänge über den Drehgestellen, kombiniert mit den Toiletten, einer Abstellfläche für Grossegepäck und einer einfachen Sitzmöglichkeit, zudem ein Grosseabteil mit Mittelgang, unterbrochen mit einer Glaswand zur Unterteilung von Rauchern und Nichtraucherern. Das gute Resultat war allerdings nur wegen der neuen Drehgestellkonstruktion aus dem Hause SIG möglich, die den grossen Schritt Richtung Zukunft erlaubte. Übrigens: Bei den Einheitswagen I (EW I) wies auch die zweite Klasse eine Sitzpolsterung auf. Nach der Inbetriebsetzung 1956 erfreuten sich die neuen Wagen grosser Beliebtheit. Reisende in der ersten Klasse mussten sich allerdings noch zwei Jahre, bis 1958 gedulden, bis sie den neuen Fahrkomfort geniessen konnten. Gebaut wurden die Fahrzeuge ausser von der SIG und der SWS auch von der Schindler Waggon AG in Pratteln (BL) (SWP) und den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA). Neben den Erst- und Zweitklasswagen wurden verschiedene Steuerwagen (ABt, DZt), Speisewagen und ein Salonwagen gebaut. 1982 wies die Statistik der SBB 1243 Mitglieder bei der EW I-Familie aus. Die Fahrzeuge



Der ehemalige Prototyp-Leichtmetallwagen der SBB als GFM B 363 mit elegantem und freundlichem Anstrich in Freiburg.

wurden so zum eigentlichen Standardwagen der SBB-Züge. Auch aus der Luft waren sie an den Dächern mit den Längssicken gut zu erkennen.

Unterschiede und Änderungen

Ein kleiner Abstrich beim Einheitswagen sei allerdings doch noch erwähnt. 1961 erhielten die SBB drei aus Leichtmetall gefertigte Zweitklasswagen. Obwohl sie sich durchaus bewährten, wurde diese Konstruktion nicht weitergeführt, und die drei Einzelgänger wurden an die Chemins de fer fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat (GFM) und die Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB) verkauft. Eine 1962 ausgelieferte Serie von 24 Wagen wurde mit sogenannten Übersetzfenstern ausgestattet. Die in



Parade von S-Bahn EW I, bestehend aus B, A und AB (Umbau aus B), in Egglisau.

Foto: Martin Stamm

Foto: SBB Historic



Der WR 50 85 88-33 610-9: einer der umstrittenen Selfservicewagen.



Die EBT-Gruppe erhielt moderne ABT-Steuerwagen für die BDe 4/4^{II}.



Die bewährten EW I-Zweitklasswagen stehen auch im Kanton Wallis auf den Strecken von Martigny nach Orsières und Le Châble im Einsatz.

Rahmen steckenden Fenster konnten nur häufig heruntergelassen werden. Die dadurch geschmälernte Fensteröffnung begeisterte die Reisenden jedoch nicht, es blieb bei diesen 24 Wagen.

Im Laufe der Zeit wurden die Wagen auch modernisiert und den neuen Bedürfnissen angepasst. Betrieblich von Bedeutung war der Umbau der Wagenübergänge. Der bisher übliche Faltenbalgübergang wurde nach einer beidseitigen Verlängerung des Wagenkastens durch einen Gummiwulstübergang ersetzt. Das An- und Abkuppeln wurde so stark vereinfacht. Grosse Änderungen kamen mit dem Übergang der Fahrzeuge in den S-Bahn-Betrieb. Die Farbe wechselte von Grün auf Grau-Blau mit gelben Türen. Dann rückten die Türen in den

Fokus. Um das unerlaubte Auf- und Abspringen im S-Bahn-Verkehr gänzlich zu unterbinden, kamen Schwenkschiebetüren zum Einbau, die von aussen keine Griffmöglichkeiten mehr boten. Die Türöffnung erreichte man per Knopfdruck. Trotz Modernisierungen wurde die Lebensdauer der Wagen jedoch allmählich erreicht. Mit der Auslieferung der neuen Generationen von Nahverkehrszügen verschwanden sie nach und nach ohne grosse Beachtung aus unserem Blickfeld.

Die EW I fanden bei ihrem Erscheinen auch das Interesse von anderen Bahnunternehmen. Eine grosse Beschaffung fand in Österreich statt, bauten hier doch die örtlichen Wagenbauer in Lizenz für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in

grösserer Zahl die «Schlierenwagen», eine Kopie des EW I der SBB. Auch Privatbahnen in der Schweiz zeigten Interesse an diesen modernen und vielseitigen Wagen. Schauen wir da auch noch hin.

Jetzt wird es vielfältig

Die Entwicklung der EW I interessierte auch die Privatbahnen, fiel sie doch in eine Zeit, wo auch hier Rollmaterialeerneuerungen anstanden. Modernisierungen von Altfahrzeugen genügten nicht mehr. Besonders aktiv zeigte sich hier die BLS-Betriebsgruppe, weil ihre Reisezugwagen oft in den Schnellzügen Basel-Bern-Brig oder -Interlaken eingereiht waren. Insgesamt befanden sich schliesslich 114 Wagen in den verschiedenen Ausführungen (A, B,

Foto: Sfg, René Stamm



Die BLS-Gruppe und die BT bestellten Wagen in der AB-Ausführung.

Foto: Sfg, René Stamm



Der frisch in Rot-Weiss revidierte B 301 aus dem Neuenburger Jura.



Bei der SOB kamen EW I mit und ohne Übersetzfenster zum Einsatz.



Der BD 839 einer B W I mit nachträglich eingebautem Gepäckabteil.



Dieser GBS-Wagen mit Schwenkschiebetüren zeigt die Anschriftenvielfalt der BLS-Gruppe.



Die Jumbowagen für die S-Bahn Bern entstanden aus ausgedienten EW I-Wagen.

AB, Bt, BD und D) im Fuhrpark. Auffallend sind hier die 13 Gepäckwagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) und der Bern-Neuenburg-Bahn (BN). Gesickte Dächer und bei den ersten drei Wagen SIG-Torsionsstab-Drehgestelle wiesen eindeutig die Familie der EW I aus und sollen nach Unterlagen der Eigentümerbahn RIC-zulässig gewesen sein. Eine offene Frage: Waren es die letzten Leichtstahlwagen mit Anzeichen der EW I-Planung oder die ersten EW I-Wagen mit noch Merkmalen der Leichtstahlgeneration?

Wie dem auch sei, auch bei der BLS waren die EW I jahrzehntelang tragende Elemente im Betrieb, wurden vorbildlich unterhalten und auch laufend modernisiert. Doch vor der Ausrangierung begann für etliche Wagen eine neue, wichtige Laufbahn in der S-Bahn von Bern. Nach einem Prototyp, entstanden im Werk Bönigen, wurden von Bombardier in Vevey die «Jumbos» in Serie gebaut. Die jetzt sechssachsigen «Doppelwagen B6» mit Normaldrehgestellen am Wagende und in der Mitte einem Jakobsdrehgestell, auf dem die niederflurigen Wagenteile aufliegen, sind auf einem grossen Teil der S-Bahn immer noch unterwegs. Mit dem nun beginnenden Erscheinen der modernen MIKA-Fahrzeuge werden dann auch sie verschwinden. Von der Produktion der «Jumbos» hat auch der Regionalverkehr Mittelland (RM) profitiert, kamen sie doch auch dort zum Einsatz, gingen allerdings mit der Fusion auch an die BLS über. Die 31 Niederflurwagen leisten zurzeit immer noch ihre guten Dienste. Ein Exemplar wurde zudem für die Transports Régionaux Neuchâtelais (TRN) umgebaut.



Foto: Michel Huber

Der Voralpen-Express der SOB im August 2011 auf dem Seedamm bei Rapperswil. Der Steuerwagen Bdt 198 entspricht ebenfalls einem EW I.

Im Voralpen-Express der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und der Südostbahn (SOB) blühten die EW I neben den weiteren von den SBB im Laufe der Jahre selbst beschafften EW I-Fahrzeugen richtig auf. Sie durchliefen eine Totalsanierung mit einem schönen und einladenden Innenausbau. Das Reisen in einem dieser auch äusserlich eleganten und auffallenden Revvivo-Züge, bedeuteten für den Fahrgast Genuss und Vergnügen. Hier endeten die Einsätze allerdings 2020. Mit der Einführung der neuen Verbindung von St. Gallen über die alte Gotthardstrecke ins Tessin machten sie den neuen, kupferfarbenen Traverso-Triebzügen Platz. Die ausgedienten Wagen sind aber immer noch ansprechende Fahrzeuge, wurden nach Frankreich und Ungarn verkauft und dienen dort weiterhin in Nostalgiezügen (siehe Seite 65).

Die EW I im Modell

Selbstverständlich konnten sich auch die Modelleisenbahner über die Modelle freuen. Interessanterweise begann die Produktion der kleinen Nachbauten nicht bei einem der zur damaligen Zeit grossen Hersteller, sondern bei eigentlichen Aussenseitern.

N | Arnold

Der Hersteller aus Franken, bekannt für Blechspielzeuge, begann im Jahre 1960 mit der Produktion der Bahnen in Spur N. Auch die Schweiz gehörte zu den möglichen Interessenten der neuen Bahn, und 1962 wurde bereits eine Re 4/4' auf den Markt gebracht. 1966 folgten SBB-Wagen, eben die EW I, in leicht verkürzter Ausführung. Auch die BLS-Version erschien, und nach einer spä-



Foto: Peter Hürzeler

Zum Start der Re 4/4'-Modelle auf dem Markt entschied sich Arnold als passende Anhängelast für den EW I und produzierte je einen Erst- und Zweitklasswagen der SBB.



Foto: ARWICO

Ganz speziell wirkt der Steuerwagen Bt 950 mit seiner sehr schön ausgearbeiteten, typischen BLS-Steuerwagenfront und ermöglicht so vorbildgetreue Pendelzüge der BLS-Gruppe.

teren Überarbeitung wurden die Wagen modellmässig in der Originallänge gefertigt. Leider ging 1995 Arnold Konkurs. Die Werkzeuge übernahm die Rivarossi-Lima-Gruppe, und Modelle wurden unter dem Label «Minitrain» verkauft. 2003 wurden auch die Italiener vom Pleitegeier gepackt. Heute verkaufen sich die Produkte unter «Hornby-Arnold».

N | Hobbytrain

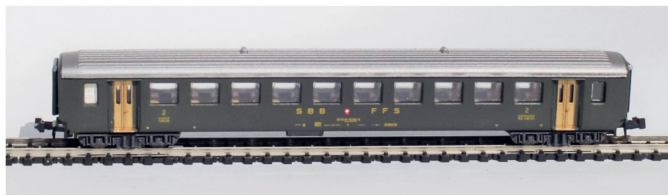
In Zusammenarbeit mit ARWICO entstanden auf Basis der EW I drei unterschiedliche BLS-Steuerwagen für Autotransportzüge durch den Lötschbergtunnel oder die verpendelten, normalen Reisezüge. Sie passen zu den hauseigenen Autotransportwagen und den von PIKO gefertigten BLS EW I in verpendelten Reisezügen.



Auch nach der Übernahme durch die Konkurrenz gibt es weiterhin den EW I, erfreulicherweise in überarbeiteter Form. Hier mit Schwenkschiebetüren.



Auch «Vicenza» ist bereits seit den 1960er-Jahren mit dem EW I, hier abgebildet ist der Wagen mit der Artikelnummer 0308, dabei und hat für grosse Verbreitung gesorgt.



Der EW I, vertreten mit dem SBB-Zweitklasswagen der Artikelnummer 32 0328, wurde im Laufe der Zeit überarbeitet und später auch unter der Marke «Minitrain» verkauft.



Unter «Minitrain» waren auch für die Ostschweiz EW I-Bedruckungsvarianten im Handel anzutreffen. Hier freuen wir uns über den gut verarbeiteten und bedruckten B 217 der SOB.



Besonders interessant ist der SBB B 50 85 20-33 433-4 mit den auffälligen Übersetzfenstern und einer Prototypbeschriftung in Hellgrau.

N | Hornby-Arnold

Von den aus der Konkursmasse von Riva-rossi Lima übernommenen Werkzeugfor-men gibt es Neuauflagen, die allerdings nur in Sets in den Verkauf gelangen.

N | Lima/Minitrain

1967 meldete sich auch Lima mit verkürzten EW I bei den Modellbahnern an. Das System: ein Modell, drei verschiedene Bedruckungen. Als Zugfahrzeug wurde der RBe 4/4 angekündigt. Das Wagenangebot wurde über Jahre recht bescheiden gehalten. Erst mit der Einführung von Minitrain gelang eine Weiterentwicklung. Der EW I wurde komplett neu konstruiert, mit richtiger Länge und guter Verarbeitung. Es entstand so eine ganze Palette von Wagen der wichtigen Normalspurbahnen der Schweiz wie SBB, BLS-Betriebsgruppe, BT und SOB. Berücksichtigt wurden im Laufe der Zeit auch die Modelle aus den S-Bahn-Zügen der SBB mit geänderter Farbgebung, anderen Anschriften und Anpassungen an den Gehäusen. Die Produktion wird seit den 2010er-Jahren durch Hornby-Arnold mit unterschiedlichen Sets weitergeführt.

N | PIKO

Besonders für die Schweizer Kunden beschäftigt sich PIKO ganz intensiv mit den EW I der SBB und der BLS-Betriebsgruppe. 2019 erschienen vorerst SBB-Modelle in der weiss-grauen NPZ-Ausführung mit Aussen-



Foto: ARWICO

Gut gelungen sind die Fahrzeuge aus dem Hause PIKO. Hier ein BLS-Modell und der «Chäs-Express» im Ursprungszustand. Er verkehrte in Zügen mit BLS-Wagen zwischen Brig und Basel.

schwingtüren und je einem Erst- und Zweitklasswagen mit dem Pfeillogo in Grün. 2021/2022 folgten zwei Speisewagen-Varianten. Gleichzeitig kamen auch die ersten BLS-Fahrzeuge auf den Ladentisch. Alle Modelle zeichnen sich durch detaillierte Verarbeitung und saubere Bedruckung aus. Weitere Modelle können erwartet werden.

TT | ROKAL

Obwohl diese Spur im Massstab 1:120 in der Schweiz kaum bekannt war, kam um 1970 der EW I zusammen mit einer Ae 6/6 auf den Markt. Beide Fahrzeuge waren, wie in dieser Zeit üblich, recht einfach gestaltet. Es reichte verständlicherweise aber nicht zur Eroberung des Schweizer Markts.

H0 | EMB

Diese kleine Manufaktur in Aarwangen stellt seit Jahren Fahrzeuge der EBT-Familie her. Zu Beginn waren es EW I-Fahrzeuge in Grün, Grün-Crème oder Rot mit Doppeltüren. Heute ist EMB immer noch tätig und produziert Fahrzeuge aus der RM- beziehungsweise der BLS-Familie. Daher gibt es jetzt auch die BLS-Jumbos, wie sie heute noch in der Berner S-Bahn zum Einsatz kommen. Alle Modelle sind vorbildlich und sorgfältig detailliert. Sie werden in kleinsten Serien oder auf Bestellung gefertigt und sind daher nicht immer ab Lager lieferbar. Näheres zu den EMB-Modellen erfahren Interessenten unter www.emb-gmbh.ch.



Foto: ZUBA/Forrer

Die Ansprüche der Modellbahner waren um 1970 noch nicht so hoch wie heute. Hauptsache, man war dabei und das Vorbild war zu erkennen, wie hier beim Modell von ROKAL in Spur TT.



Bereits ab 1958 gab es diesen SBB-EW I mit erhabener Schrift im Massstab 1:82 zu kaufen. Bis zum Produktionsende im Jahr 1987 kamen immer wieder Verbesserungen dazu.

H0 | Fleischmann

Ab 1958 hatte Fleischmann eine Ae 6/6 im Sortiment. Für eine passende Anhängelast wurde auch gesorgt: einen EW I-Speisewagen mit schrägem Faltenbalg sowie erhabener Schrift (Art.-Nr. 1418) und mit der Artikelnummer 1416 der neunfenstrige B 6504 mit weisser Beschriftung. Die Modelle wurden im Massstab 1:82 gehalten. Zwei Jahre später folgte als erste

Modellpflege derselbe Wagen mit gelben Anschriften (Art.-Nr. 5132). Mit gleichem Wagenkasten wurde 1974 der «Schnellzugswagen» als A 18-33 213-7 (Art.-Nr. 5133) mit feinen, gelben Anschriften ausgeliefert. Gleichzeitig erschien mit dem B 20-34 149-8 (Art.-Nr. 5134) auch der Zweitklasswagen mit gelben Anschriften. Leider wurden die Modelle bei Fleischmann nie in den korrekten Massstab 1:87 überarbeitet.



Foto: Hans Pfander

Der grösste EW I ist im Angebot des kleinsten Unternehmens zu finden. In kleiner Serie bietet diese Manufaktur aus Aarwangen einen BLS-Jumbo an.



Bereits ab 1958 gab es diesen EW I mit erhabener Schrift im Massstab 1:82. Bis zum Produktionsende 1987 kamen immer wieder Verbesserungen dazu.

H0 | HAG

Der heimische Modellbauer erkannte auch bald die Wichtigkeit der Neuschöpfung bei den SBB. Die im Modellbau erfahrenen St. Galler nahmen sich der Sache an und produzierten ab 1958 erste Einheitswagen im Massstab 1:100 gefertigt und auch ein ABt-Steuerwagen war forthin erhältlich. Die Privatbahnen BLS, BT, Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM) und Chemins de fer Martigny-Orsières (MO) wurden angeboten. Später folgten noch EW I mit Doppel-türen der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) und der RM. Der Kampf der Unternehmen gegen die grosse Konkurrenz endete leider im Jahr 2012 mit deren Verkauf, verbunden mit einer Reduktion ihrer Tätigkeit. Die HAG-Modelle sind immer noch, aber nicht überall, erhältlich. Gute Fachhändler sollten aber helfen können.



Foto: Hausin

Aus der eigenen Produktion, allerdings in verkürzter Ausführung, taten die Einheitswagen aus dem Hause HAG zur grossen Zufriedenheit ihren Dienst auf unzähligen Modellanlagen.



Die einzigen H0-Steuerwagen EW I kamen von HAG. Hier die Interpretation eines WM-Fahrzeugs, das auf Basis des SBB-Steuerwagens (mit SBB-Wagennummer) entstanden ist.



Foto: Hausin

Mit «gutem Willen» entstand aus dem herkömmlichen Erstklasswagen von HAG der achttürige EW I der EBT-Gruppe und der SZU.



Mit einem BLS-Wagen (Art.-Nr. 380) begann 1959 die Kleinbahn-Produktion. 1962 gesellten sich die SBB unter der Artikelnummer 381 zum EW I-Angebot.

H0 | Kleinbahn

Da war einmal dieser eigenwillige Produzent aus Österreich. Einerseits wurde im Massstab 1:100 produziert, und andererseits lief der Verkauf über die firmeneigenen Läden in den jeweiligen Hauptstädten der

Bundesländer, über eine Filiale in Zürich und im Postversand. Ab 1959 waren ein Zweitklass- und ein Packwagen im Angebot. Interessanterweise kamen beide mit erhabener Anschrift in einer BLS-Ausführung auf den Markt. Die Kunststoffwagen

waren sauber detailliert und für die damalige Zeit sensationell mit einer Inneneinrichtung versehen. Auch die Drehgestelle zeigten eine saubere Verarbeitung und konnten erfreulich eng gekuppelt werden. Der Preis lag bei 6.60 Franken. 1962 gab es

Der BLS-Gepäckwagen vom Typ Einheitswagen I – was man wissen sollte

Nun ja, es gibt wichtigere Tatsachen, aber auch solche, die nicht für alle von gleicher Bedeutung sind. Wie sehen Sie das hier? Während Jahren haben die beiden grossen H0-Hersteller Lima und Roco die EW I und II produziert. Bei den Modellen der SBB war die Welt in Ordnung. Als aber die Modelle der BLS auf den Markt kamen, begann das Durcheinander. Bei Lima passten die Reisezugwagen, der Gepäckwagen EW II aber nicht, denn bei der BLS standen solche Fahrzeuge nie im Einsatz. Bei Roco stimmte gar nichts, denn auch die hier produzierten EW II-Reisezugwagen gab es bei der BLS nie.

Aber ältere Modelleisenbahner erinnern sich. Hatte die BLS nicht auch moderne Gepäckwagen? Richtig, zur Zeit der ersten Lieferung von EW I an die SBB erhielt die BLS 1956 neue Gepäckwagen. Auffallend an den Wagen von der SIG waren die gesickten Dächer und die Torsionsstabdrehgestelle. Wie eben die EW II!

Und ein Modell? Das gibt es auch, denn bereits 1959 lieferte der oft vergessene Hersteller Kleinbahn aus Österreich den EW I der BLS und eben diesen Gepäckwagen aus. Trotz guter Vorbildtreue fanden die Produkte in der Schweiz wegen des abweichenden Massstabs beim anspruchsvollen Modellbahner keine Anerkennung.

Aber eben, es ist bisher das einzige echte H0-Modell eines BLS-Gepäckwagens geblieben. Kleinbahn ist leider vom Markt verschwunden, sogar das Fabrikgebäude in Wien ist vor einigen Monaten abgebrochen worden.



Vorbildgetreues Kleinbahn-Modell: der BLS F4ü 965 (Art.-Nr. 382) mit Reliefbeschriftung aus dem Lieferzeitraum 1959–1964.



Der «EW I» D 50 63 92-33 551 der BLS, modernisiert mit Gummistützübergängen, 1988 abgestellt in Interlaken Ost.

einen SBB-EW I-Speisewagen und zwei Jahre später die Reisezug- und Packwagen in der SBB-Ausführung. Bei den Überarbeitungen ersetzte eine saubere Bedruckung die Reliefbeschriftung. Bei Kleinbahn kam es vor einigen Jahren zu einem familiären Streit, der die Firmenentwicklung völlig behinderte und schliesslich zur Schliessung führte. Die Modelle tauchen allerdings immer wieder auf dem Occasionsmarkt auf.



Foto: Hans Roth

Von Liliput gab es auch die AB-Wagen mit Faltenbalg- und Gummiwulstübergängen.



Artikelnr. 9112, das Original von 1965, einfach und trotzdem sauber verarbeitet. Die Entwicklung brachte aber beim Lima-Wagen mit der Zeit noch etliche Verbesserungen.



Zu Beginn gab es einen Wagenkasten und zwei unterschiedliche Klassenanschriften. Im Laufe der Zeit erhielt der Zweitklasswagen vorbildgetreu zehn Abteifenster auf jeder Seite.



1988 war ein wichtiges Jahr für die EW I bei Lima. Die neuen, komplett überarbeiteten Wagen kamen in den Handel. Selbst kleinere Gesellschaften wie die Sensetalbahn (STB) sind vertreten.



Alte Erinnerungen werden mit diesem Modell wiederbelebt. Auch die BT ist in der EW I-Familie mit diesem schönen Wagen vertreten.

H0 | Liliput

Das Aufsehen unter den Modelleisenbahnern war gross, als Liliput an der Spielwarenmesse 2005 die EW I ankündigte. In Zusammenarbeit mit ARWICO kamen etliche Varianten der SBB und der BLS-Betriebsgruppe sowohl mit «Schleitzüren» als auch mit den Schwenkschiebetüren ab 2006 zur Auslieferung. Als Highlight dürfte die Umsetzung des Erst-/Zweitklasswagens AB sein, den es bis anhin in H0 als Grossserienmodell nicht gab. Der Erfolg der Modelle war allerdings relativ durchgezogen.

H0 | Lima

Eine erste echte Modellumsetzung eines SBB-Wagens bei Lima war 1965 der EW I, und diese Fahrzeuge sollten bis zur Schliessung der Firma 2003 im Angebot bleiben. Wie bei Lima üblich, wurde versucht, die Produkte möglichst günstig auf den Markt zu bringen. Allerdings, früher oft ebenso üblich, mit gewissen Einschränkungen bei der Modelltreue. So wurde unter der Artikelnummer 9112 ein für damals recht stimmiger Erstklasswagen hergestellt, der aber auch als Zweitklass- und Speisewagen geliefert wurde. Ausser der Bedruckung, der Farbgebung und der Montage eines Pantos wurde nichts geändert. Auch der Preis war konkurrenzlos: 6.- Franken! Nach



Mit diesen Speisewagenmodellen zeigt LS Models einmal mehr das Können im Hinblick auf Detaillierung, Inneneinrichtung und Bedruckung.

wenigen Jahren kam eine erste Änderung: Der Zweitklasswagen erhielt bei einer Überarbeitung vorbildgetreu zehn Fenster. 1978 folgte ein gut gelungener Speisewagen in der «Self Service»-Variante. Gleichzeitig kamen auch BLS-Wagen in den Handel.

Der Erfolg, aber vor allem die technische Entwicklung bei der Modellbahn forderte Lima später heraus. Ab 1988 wurde das EW I-Programm gänzlich überarbeitet. Jetzt entstanden originalgetreue Modelle, die auch die anspruchsvollen Modellbahner überzeugten. Neben den SBB-Modellen kamen auch Fahrzeuge aus der BLS-Betriebsgruppe, der BT und der SOB aus verschiedenen Epochen auf den Markt. Berücksichtigt dabei wurden nicht nur farbliche Anpassungen oder veränderte Anschriften, sondern auch technische Änderungen am Fahrzeug. So wurden auch die neuen Schwenkschiebetüren bei den SBB und der BLS-Betriebsgruppe berücksichtigt. Betrachtet man die gesamte Lieferzeit bis zum Aus in Vicenza, dürften hier über 50 unterschiedliche Modelle entstanden sein.

HO | LS Models

Dieser für fein detaillierte Modelle bekannte Hersteller klinkte sich auch bei den EW I-Modellen ein. Zur Ausführung gelangten vorerst die Speisewagen. Auf den Markt

gekommen sind zwei rote Speisewagen und vier in Lila-Grau mit unterschiedlichen Beschriftungen und angepassten Detaillierungen. Die Fahrzeuge wurden in der LOKI 7 | 2022 ausführlich vorgestellt. Zusammenfassend sei jedoch wiederholt: Die Wagen sind reich detailliert, sauber verarbeitet und fahren auch sicher.

HO | PIKO

Die Sonneberger haben vor einigen Jahren eindeutig den einstigen Platz von Lima übernommen. Hier gibt es jedes Jahr neue Modelle, zum Teil mit Vorbildern aus vergangenen, aber auch solche aus jüngeren Zeiten, beispielsweise den eleganten Golden-Pass-Zug der BLS. Detaillierung und Bedruckungen lassen keine Wünsche offen. Vor allem in der Schweiz ergeben sich dank ARWICO, der innovativen Schweizer Vertretung, immer wieder Modelle, die nur

hier erhältlich sind. Dabei natürlich auch Fahrzeuge, die noch nie produziert wurden. Die bisherige Anzahl der unterschiedlichen Produkte ist bereits recht umfangreich, und sie werden nach genauen Abklärungen immer wieder ergänzt. Allerdings werden die Wagen, wie heute üblich, oft nur über kurze Zeit produziert, und wem etwas gefällt, der muss zugreifen.

Um dem Kunden optimal zu dienen, lässt ARWICO durch geschickte Zusammenarbeit mit dem durch sie vertretenen Modellhersteller ESU einen typischen und perfekt zu PIKO passenden BLS-Steuerwagen, auch auf den EW I-Wagen basierend, herstellen. Auch die SBB-Modelle sind oder waren als Erst- und Zweitklasswagen aus verschiedenen Epochen im Angebot, ebenso unterschiedliche Speisewagen. Der Fachhandel orientiert gerne über das gegenwärtige Sortiment. Während von SBB und BLS be-



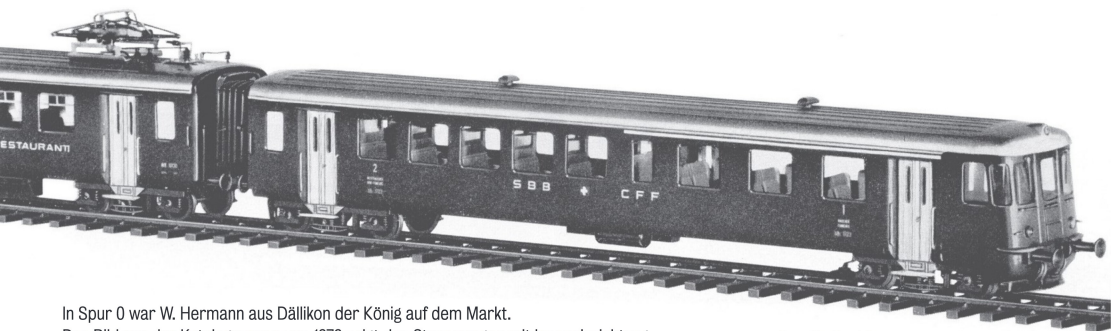
Ein EW I NPZ im letzten Betriebszustand. Schwenkschiebetüren, ein B zu einem AB umklassiert und Anstrich für den S-Bahn-Einsatz.



PIKO ist heute die Adresse für die EW I-Wagen.

Eine ganz besondere Leistung gelang mit dem Angebot eines Golden-Pass-Zuges der BLS. Der Erfolg verlangte nach einer Zweitauflage.

Fotos: ARWICO



In Spur 0 war W. Hermann aus Dällikon der König auf dem Markt.
Das Bild aus der Katalogmappe von 1979 zeigt den Steuerwagen mit Inneneinrichtung.

Foto: Slg. René Stamm

reits eine vielfältige Auswahl besteht, ist das Angebot von weiteren Privatbahnen noch nicht da. Gibt es vielleicht bald Wagen der BT, SOB, EBT, GFM oder der SZU? Lassen wir uns überraschen.

H0 | Playart

Irgendwann in den 1990er-Jahren zur Adventszeit erschien in der Warenhauskette COOP unter dem Label Playart aus Hongkong zu unwahrscheinlich günstigen Prei-

sen eine Packung mit einer Ae 6/6, die es auch einzeln gab, zusammen mit SBB-EW I. Bei genauem Hinsehen konnte man eine hundertprozentige Kopie der Lima-Wagen erkennen. Übernommen wurde alles: Gutes



wie auch Schlechtes. Unterscheidungsmerkmale waren die fehlende Inneneinrichtung und die blaue Verglasung. Der Erfolg? Wie gekommen, so zerronnen.

0 | Hermann

Bei diesem Hersteller aus Dällikon (ZH) waren die EW I ein wichtiger Bestandteil des Angebots. Erhältlich waren Reisezugwagen der SBB und der BLS, dazu auch Gepäck-, Speise- und je ein Steuerwagen der SBB und der WM. Die Wagen waren auf Betrieb ausgerichtet und dementsprechend robust gebaut. Stahlblech, Messing, Aluprofile, aber auch Kunststoff fanden Verwendung.

Die im Massstab 1:45 gefertigten Fahrzeuge gab es in massstäblicher Grösse, aber auch verkürzt. BUCO-Kupplungen waren Standard; der Kunde konnte zwischen Zwei- oder Dreileiterausrüstung wählen. Die Inneneinrichtung gehörte dazu.

Die schönen Wagen sind heute leider nur noch auf dem Occasionsmarkt zu finden, denn die Firma W. Hermann Dällikon existiert nicht mehr.

0 | Pesolillo SA

Der Tessiner Kleinserienhersteller Pesolillo SA präsentierte an der Plattform der Kleinserie 2019 das erste Muster eines EW I der

GBS. Zur Auslieferung gelangten im Winter 2019/2020 schliesslich zahlreiche Versionen von SBB-Wagen und solche der BLS-Betriebsgruppe. Ein halbes Jahr später folgten zusätzlich die Speise- und Steuerwagen der EW I-Familie. Vorgestellt wurden die Wagen in den beiden LOKI-Ausgaben 1|2020 und 7-8|2020.

Der Autor erlaubt sich, die Vorstellung der Fahrzeuge der EW I-Familie hier abzuschliessen. Das Bildmaterial ist für Modell und Vorbild immens. Wir zeigen daher Schnappschüsse, Typenbilder oder wichtige Tatsachen, um das Schwelgen in Träumen oder in Erinnerungen zu fördern. 🚫

Die Spur-0-Modelle von Pesolillo SA lassen in Sachen Detaillierung und Vorbildtreue keine Wünsche offen.



Foto: Urs Häni



Gesichter | Die Modellbahnwelt des Hans Geiger auf einem Tarasper Dachstock

Hinter der Bodenluke

Der pensionierte Elektriker Hans Geiger hat auf dem Dachstock eines alten Engadinerhauses im Schatten des Schlosses Tarasp eine Anlage errichtet, die durch unzählige Szenereien in einer Schweizer Fantasielandschaft besticht. Den leidenschaftlichen Modellbahner im Unterengadin besucht hat LOKI-Autor Tibert Keller.

Von Tibert Keller (Text/Fotos)

Tarasp im Unterengadin ist vor allem wegen des Schlosses bekannt. Etwas versteckt dahinter liegt der vom Durchgangsverkehr verschonte und von ortstypischen Häusern geprägte Dorfteil Sparsels. In einem alten Engadinerhaus, es stammt aus dem 16. Jahrhundert, wohnen Hans und Margarete Geiger. Es ist das Elternhaus von Hans, Jahrgang 1941, der dort seine ganze Jugend verbracht hat. Im Zusammenhang mit seinem Job als Elektriker, davon 30 Jahre beim Störungsdienst der PTT, wechselte er nach St. Moritz.

Bereits der zehnjährige Hans erfreute sich an den Eisenbahnbastelbögen, die es beim Kauf von Marga-Schuhcreme gab. Erst viele Jahre später entdeckte er beim Besuch des damaligen Churer Warenhauses Vilan, dass es richtige Eisenbahnmodelle zu kaufen gab. Das Angebot bestand aus den günstigen und einfachen Lima-H0-Fahrzeugen. Sein Interesse wuchs, und er beschaffte sich Eisenbahnhefte. Parallel dazu fand in jenen Jahren eine grosse Ausstellung des Samedaner Eisenbahnclubs CEAV (Club engadinais dals amihs da la viafer) statt. All

dies verlieh ihm einen Schub, eine eigene Anlage zu bauen. Die entstand aus Lima-Material und mit Gleisen auf zwei Ebenen. Dazu kam noch ein H0m-Schmalspurteil.

Hans Geiger gestaltete die Umgebung selbst, wobei er sich früh für Styropor, zum Beispiel für den Viaduktbau, entschieden hatte. Das lässt sich elektrisch schneiden. Inzwischen CEAV-Mitglied, steuerte er der Clubanlage passende RhB Ge 2/4 von LGB bei. Doch das Ding funktionierte nicht lange. Um die Garantie nicht zu verlieren, versuchte er keine Selbstreparatur, son-

dern brachte sie zum Händler. Kaum wieder im Betrieb, versagte die Lokomotive allerdings erneut.

Neuanfang im Dachstock

Als 1998 beim Arbeitgeber die grosse Umorganisation zur Swisscom anstand, nutzte Hans Geiger die Gelegenheit für den vorzeitigen Übergang ins Rentnerdasein. Damit war auch der Entschluss verknüpft, in das unbewohnte Elternhaus einzuziehen. Der Wohnungswechsel besiegelte das Schicksal der bisherigen Anlage. Denn die war gross, befand sich auf der zwölften Etage und liess sich nicht vernünftig zerlegen. Damit scheiterte auch ein angedachter Verkauf. Es blieb die Entsorgung, der gezwungenermassen die Zerstörung der Anlage voranging. Das Haus in Tarasp bot eine gute Ausgangslage für einen Neuanfang. Dieser sollte im 53 m² grossen Giebeldachstock erfolgen, der dafür erst geräumt werden musste. Die bestehenden Dachbalken sind nun entweder in die Anlage integriert oder wurden nach Begutachtung eines Profis herausgetrennt.

Der Dachstock lässt sich nur über eine klassische, steile Ausziehleiter durch eine Bodenluke erreichen. Für die seltenen Besucher eine kleine Herausforderung. Doch meist sind es dieselben Bekannten, die vorbeischaun. Ehefrau Margarete hütet derweil die Bodenluke, damit niemand versehentlich herunterfällt. Im Winter ist es dort oben etwas kühl.

Nie wirklich fertig

Kurz nach der Jahrtausendwende begann die Realisierung, die sich bis in die jüngste Zeit erstreckt. Lediglich der Landwasserviadukt aus der St. Moritzer Wohnung fand in der neuen, u-förmigen Anlage eine Wiederverwendung. Letztes Jahr entstand noch, was die Gleisanlage betrifft, ein Wendedreieck. Doch bei der Ausgestaltung der Umgebung ist noch lange nicht Schluss. Denn die dekorative Möblierung der Anlage ist für den Betrachter ein Highlight. Es sind die unzähligen dargestellten Geschichten, die das Werk besonders auszeichnen. Überall ist etwas los. Anlässe mit Musikkapelle, Hochzeit, Alpbazug, Unfälle mit Rettungseinsätzen. Man kann sich kaum satt sehen. Bei den verwendeten Materialien sind die kleinen bunten Boote bemerkenswert – es

Dank einer Fläche von 53 m² bestand die Möglichkeit für eine grosszügige Anlage.



Hans Geiger (rechts) mit zwei Besuchern an seiner ersten Anlage in St. Moritz.



Im Dachstock seines Hauses in Tarasp hat Hans Geiger seine zweite Anlage erbaut.



sind halbierte Dattelkerne. Übrigens fahren auch Kesselwagen umher, bei denen Deodos die Spender waren. Alle Örtlichkeiten und sogar Figuren tragen Namen. Manche haben einen Bezug zu wirklichen Orten, bei anderen sind es Fantasienamen. Ebenso bei den Bahnhöfen, Halte- und Blockstellen. Selbst einen Nachtmodus mit Strassen- und Hausbeleuchtungen hat Hans Geiger der Anlage verpasst.

Klassische Blocksteuerung

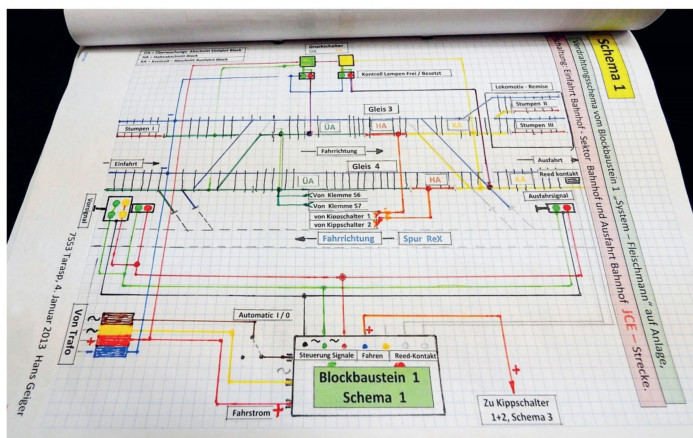
Der eisenbahntechnische Aspekt umfasst einmal einen H0-Zweileiter-Gleichstrom-Hundeknochen in Doppelspur, der sich über drei Ebenen windet. Im Berg verlegte Wendel ermöglichen den Höhenun-

terschied. Betrieblich sind es zwei parallel laufende Einspuren, die über je einen eigenen, übereinander platzierten Schattenbahnhof verfügen. Diese sind jeweils beidseitig am Streckengleis angeschlossen, und die Gleisverbindungen sind als Tunnel durch die Trennwand angelegt.

Die Züge mit hiesigen, deutschen und österreichischen Vorbildern fahren grundsätzlich immer in die gleiche Richtung, was einen Linksbetrieb ergibt. Schon früh hatte sich Hans Geiger mit den Möglichkeiten befasst, mehrere Züge hintereinander verkehren zu lassen. Er entschied sich dann für die Blockeinrichtung 6957 von Fleischmann. So sind nun je Richtung sechs Blockstellen eingerichtet, womit jeweils fünf Züge

unterwegs sein können. In den Stromkreis geschaltete Widerstände verhindern abrupte Halte bzw. Anfahrten. Es bestehen mehrere Gleisverbindungen, die rangiermässig den Übergang von einem Rundkurs zum anderen ermöglichen. Leider lasse die Schaltung keine Zugsüberholungen unterwegs zu, was Hans Geiger etwas bedauert. Dazu kommt ein weiterer Rundkurs für H0m-RhB-Züge, der auf zwei Etagen angelegt ist. Hier sind es acht Blockstellen für maximal sieben Züge. Auch der Schmalspurteil besitzt einen Schattenbahnhof.

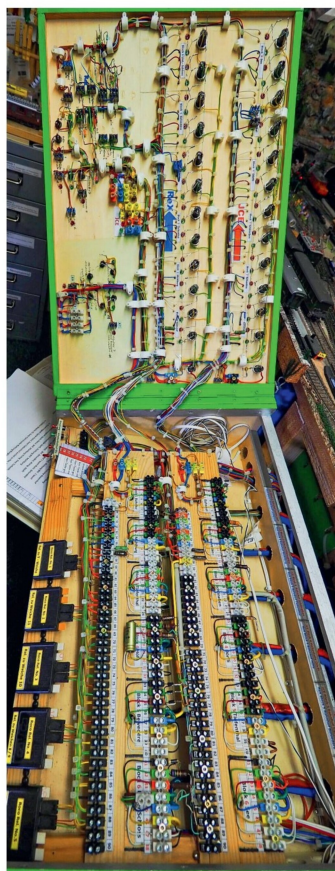
Das Gleis ist zusammen mit der Schotternachbildung fest mit der Unterlage verleimt. Mit «Man soll die Züge hören» begründet Hans Geiger den Verzicht beispielsweise auf



Als Elektriker hat Hans Geiger die Anlage selbstverständlich vorbildlich dokumentiert.



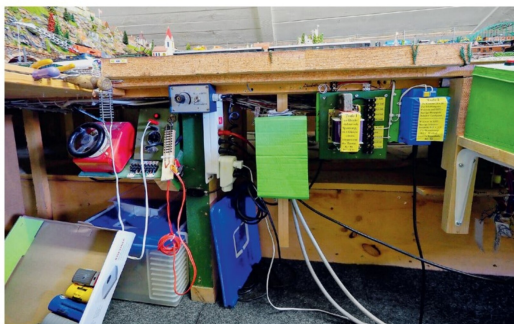
Das im letzten Jahr erbaute Wendedreieck. Natürlich ist die Anlage noch nicht fertig.



Alle Leitungen sind sauber beschriftet.



Rechts das selbst gebaute Schaltpult für das FALLER-Car-System.



Über die Jahre gewachsenes Gemenge von Trafos, Steuerungen usw.

Korkunterlagen. Fahrleitungen sind ausser auf dem grossen, Landquart genannten Bahnhof, wo eine Armbanduhr die Zeitanzeige am Aufnahmegebäude übernimmt, praktisch überall montiert. «Eine Fahrleitung wäre auch hier schöner, doch erschwert

sie die Zugänglichkeit.» Auch erwähnenswert sind Strassen auf der Anlage, die mit dem FALLER-Car-System ausgerüstet sind. Damit bewegen sich auch Autos, Lastwagen und Busse von Ort zu Ort. Steuern lässt sich dieses System mit acht Haltestellen über

ein selbst gebautes, kleines Schaltpult. Das regelmässige Nachladen der Fahrzeugbatterien ist genauso geregelt wie die periodische Schienenreinigung.

Gemahlin kontaktiert LOKI

Bei der Verdrahtung der Anlage kommt der Beruf des Erbauers voll zur Geltung. Alle Leitungen sind sauber beschriftet und professionell angeschlossen, richtiges Verlöten eine Selbstverständlichkeit. Ebenso eine nicht zu knapp dimensionierte Stromversorgung des Gleisnetzes über zahlreiche Einspeisestellen. Und hier kommt Gattin Margarete ins Spiel. Die gebürtige Wienerin und gelernte Modistin (Hutmacherin) war bei den Verkabelungsarbeiten eine äusserst nützliche Kraft. Sie war ausserdem Initiantin zu diesem Beitrag, indem sie die LOKI-Redaktion angeschrieben und gleich mehrere Fotoalben mitgeschickt hat. Margarete Geigers Steckpferd sind Puppenhäuser, die sie mit viel Liebe zum Detail selbst baut und möbliert. In diesem Umfang und Detailreichtum wäre ihre präzise und ausdauernde Tätigkeit ebenfalls eine Reportage wert. Wenn auch nicht in der LOKI. 🚫



Eigenbau auch beim Rollmaterial: Aus den bunten Deodosen entstehen Kesselwagen.



Es sind die unzähligen dargestellten Geschichten, welche die ...



... Anlage von Hans Geiger auszeichnen. Überall ist etwas los.

Event | 14. Remisenfest und 6. Modellbahn-Expo in Hochdorf

Vielfalt grossgeschrieben

Drei Jahre sind vergangen, seit in Hochdorf das letzte Remisenfest mit Modellbahn-Expo durchgeführt werden konnte. Darum war es dieses Jahr ein ganz spezieller Anlass, an dem auch Anlagen ausgestellt wurden, die noch nie in der Schweiz oder überhaupt zum ersten Mal in der Öffentlichkeit zu sehen waren.



Normalerweise stehen hier die Loks und Wagen des Vereins Historische Seethalbahn. Für ein Wochenende gehört die Remise ganz den kleinen Bahnen.

Von Thomas Schmid (Text/Fotos)

Die Veranstalter blicken auf ein tolles Modellbahnfest am ersten Septemberwochenende zurück. Dabei wurde dieses Jahr der Verein Triebwagen 101 als Gast begrüsst, der mit dem BDe 3/4 43 der Eurovapor zwei Tage lang in Hochdorf zu Besuch war. Auch dieses Jahr waren zwei wunderschöne Oldtimerbusse für Baldeggerseerundfahrten im Einsatz. Kleiner Wermutstropfen war, dass die Dampflokomotive «Beinwyl» wegen eines Schadens kurzfristig nicht einsatzfähig war. Dafür konnte die Ee 3/3 16383 zeigen, was in ihr steckt.

An der Modellbahnausstellung, die bereits seit 2015 parallel zur grossen Fahrzeugparade stattfindet, präsentierten zahlreiche Aussteller und Ausstellerinnen aus ganz Europa grosse und kleine Modellbahnanlagen. Die Vielfalt wurde dabei grossgeschrieben. Von Spur N bis I wurden hochstehende Dioramen und Fahranlagen präsentiert. Ergänzt wurde das Programm von zahlreichen Clinics, bei denen dem interessierten Publikum viele Tipps und Tricks zum Modellbau gezeigt wurden.

Am Samstag wird die «Beinwyl» eingeheizt. Leider erwacht sie nur kurz zum Leben und muss infolge eines Defektes weggestellt werden. Zahlreiche andere Originalfahrzeuge können aber bewundert werden und laden zu zahlreichen Mitfahrten ein.



Am Stand von Martin Welberg werden Loks mittels Ölfarben patiniert.



Die Alterung von Wagen zeigt Adrian Moser mittels Künstlerpulverfarben.



Der MEC Stetten/Donau hat den Nachbau des Bahnhofs Hattingen in Spur N mitgebracht.



Grand Valley City:
ein Stück USA
mit vorbildgerecht
langen Zügen durch
wilde Schluchten
in Spur H0.

Das Schaustück nach Vorbild der Pressnitztalbahn in Spur H0e.



Josef Luthiger
zeigt den berühmten
Brusio-Viadukt
als exakten Nachbau
in Spur H0m.



Insgesamt hat sich die Veranstaltung mittlerweile einen festen Platz in der Modellbahn- und Modellbauszene erobert. Dies ist sicher einerseits auf das spezielle Ambiente im Bahndepot zurückzuführen. Andererseits schafft es der Veranstalter Michael Kohler aber auch jedes Mal, eine breite Palette hochstehender Modellbauschaustücke zu präsentieren. 🚫





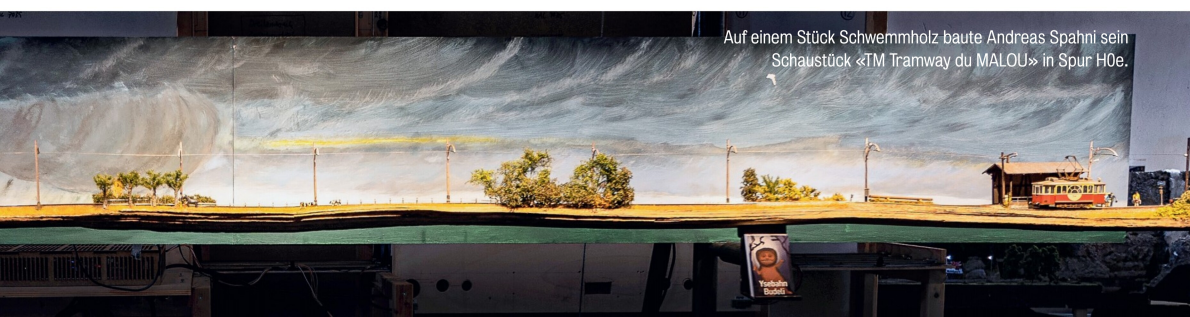
Andreas Schulte bemalt Modelltiere und -menschen und haucht ihnen so Leben ein.



Das Spoor-0-Team aus Belgien präsentiert die Anlage «Achterbosch» in Spur 0.



Das Diorama «Moulin Margot» des Luxemburgers Claude Fandel in Spur 1f.



Auf einem Stück Schwemmholz baute Andreas Spahn sein Schaustück «TM Tramway du MALOU» in Spur H0e.



Event | 175 Jahre Schweizer Bahnen – das Festwochenende in der Mitte

Mit der LOKI in der Mitte

An verschiedensten Festorten in den Kantonen Bern, Jura und Freiburg fanden am 3. und 4. September 2022 im Rahmen des Jubiläums «175 Jahre Schweizer Bahnen» zahlreiche Veranstaltungen statt. Die LOKI war mit dem Werbestand in Frutigen präsent und feierte das Fest zusammen mit zahlreichen Besucherinnen und Besuchern.

Von Hans Roth (Text/Fotos)

Bereits zum dritten Mal fand im Rahmen der Feierlichkeiten «175 Jahre Schweizer Bahnen» ein Festwochenende statt. In drei Kantonen verteilt, gab es auch dieses Mal vieles zu sehen, zu erleben, zu begutachten und zu erfahren. Das Festprogramm war so vielfältig und abwechslungsreich, dass im vorliegenden Bericht gar nicht auf jede einzelne Veranstaltung eingegangen werden kann.

Die LOKI war erneut mit von der Partie und richtete ihren Werbestand im alten Bahnhof von Frutigen ein. Durch dieses historische Gebäude mit viel Charme, die Infrastrukturfahrzeuge und die Ae 8/8 275 war die Stimmung sehr auf das Thema gelenkt. Der Startschuss der Festivitäten im Kandertal erfolgte durch die Taufe des MIKA-Triebzugs RABe 528 114 der BLS auf den Namen Frutigen. Nach einer Ansprache durch den Frutiger Gemeindepräsidenten Faustus Furrer und den BLS-CEO Daniel Schafer wurde das Wappen unter Applaus enthüllt. Auf dem Festplatz wurde einiges geboten: Mit dem Montagekorb in luftiger Höhe schweben, den Lösch- und Rettungszug von innen besichtigen, die neuesten Fahrzeugprojekte der BLS Netz AG oder der Besuch des «Stollens» (Lötschberg-Basistunnel) waren nur einige Attraktionen. Das Highlight dürfte das Steuern einer Am 843 durch die Besucher gewesen sein, wo jeder den Traumberuf Lokführer auf wenigen Metern Schiene ausleben durfte.

Durch die Shuttleverbindung zwischen Spiez und Frutigen mit dem historischen BN-Triebwagen Be 4/4 761 erfuhren wir Standbetreiber durch die Spiezer Besucher aus erster Hand, was in Spiez geboten wurde. Auch da gab es einiges zu entdecken. Mit Führungen durch die BLS-Betriebszentrale Spiez, den offenen Türen des technischen Bildungszentrums JBT Spiez und der Möglichkeit, die BLS-Werkstatt Spiez zu besichtigen, konnten dem Publikum sonst verwehrt Einblicke in den Bahnalltag gewährt werden. Während in Spiez und Frutigen der Fokus auf das aktuelle Rollmaterial gerichtet wurde, kam der Nostalgiker im Depot Burgdorf, wo die BLS Historic, die BLS-Stiftung, ihre Depottore öffnete und ihr historisches Rollmaterial und die Archive präsentierte, auf seine Kosten.

Für einmal konnte man als gewöhnlicher Besucher in einem Arbeitskorb in luftiger Höhe schweben.



Der BLS-CEO liess auch die 2021 abgebrochene Re 425 174 «Frutigen» nicht unerwähnt.



Zusammen mit dem Frutiger Gemeindepräsidenten Faustus Furrer wird das Wappen enthüllt.



Foto: Matthias Emmenegger



Die Ae 6/8 205 steht mit EW I in Burgdorf für die Sonderfahrten bereit.

Foto: André Niederberger



In der Stadt Bern war auch das historische Dampftram unterwegs.



Im Depot Spiez standen die Türen des Golden-Pass-Express für die Besucher offen.



Fotos: Matthias Emmenegger

Nicht nur BLS

Mit offenen Türen im SBB-Werk Biel und beim Eisenbahn-Depot mit Werkstatt der Aare Seeland mobil (ASm) in Langenthal gab es neben der BLS-Werkstatt Spiez noch zwei weitere Instandhaltungsorte zu besichtigen. An beiden Festorten gewährten die Bahnen einen guten Einblick in den Betriebsalltag und zeigten zeitgleich, was an Projekten gerade stattfindet. Zusätzliche Projekte konnten auch im musealen Bereich der Eisenbahn in Erfahrung gebracht werden, denn auch die Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG) öffnete ihre «Werkstätte» in Delémont und präsentierte neben den bereits äusserst akribisch aufgearbeiteten historischen Fahrzeugen die sich in Aufarbeitung befindenden Fahrzeuge.

Einmalig dürfte sicherlich auch die Möglichkeit gewesen sein, die Baustelle «Zukunft Bahnhof Bern» und die RBS-Baustelle Hirschepark in Bern zu besichtigen. Der einst können diese Bereiche mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht durchschritten werden.

Fahren, spüren, erleben

Was wäre ein Jubiläum ohne Nostalgiefahrten. Im Bereich Mitte hatten die Betreiber zusammengespannt und eine Extrafahrt mit historischem Rollmaterial von Langenthal nach Frutigen organisiert. Die Fahrt startete in Langenthal und führte mit dem «Bipperlis» der ASm via Aarwangen nach Solothurn. Dort stieg man auf den «Hoschtet-

Aussergewöhnlich war auch die Begehung unter einem Löttschberger-Triebzug durch.

Schnägg» und das «Penderler-Pintli» des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) um, um via Jegenstorf nach Bern zu gelangen. Die Reise wurde mit einem Tram der Stiftung Bernmobil historique bis Bern Weissenbühl weitergeführt, wo ein weiteres Mal umgestiegen wurde. Die BLS Ae 6/8 205 mit EW I-Wagen führte die Reisenden anschliessend nach Frutigen, wo die Fahrt endete. Der einzige Wermutstropfen dieser tollen Fahrt war, dass diese bereits lange im Vorfeld ausverkauft war.

Ob auf Schienen, Strassen oder gar in luftiger Höhe, ob drinnen oder draussen oder ober- oder unterirdisch, den Besuchern wurde am dritten Festwochenende wieder eine breite Palette an Einblicken gezeigt und erneut in aller Form verdeutlicht, dass der schienengebundene Verkehr nicht nur aus der Vergangenheit besteht. 🚫

Schneeschleuderballiett

Im SBB-Werk Biel fand ein Schneeschleuderballiett statt. Unter dem folgenden Link zeigen wir gerne einen Einblick davon.

<https://loki.ch/de/schneeschleuder-balliett>

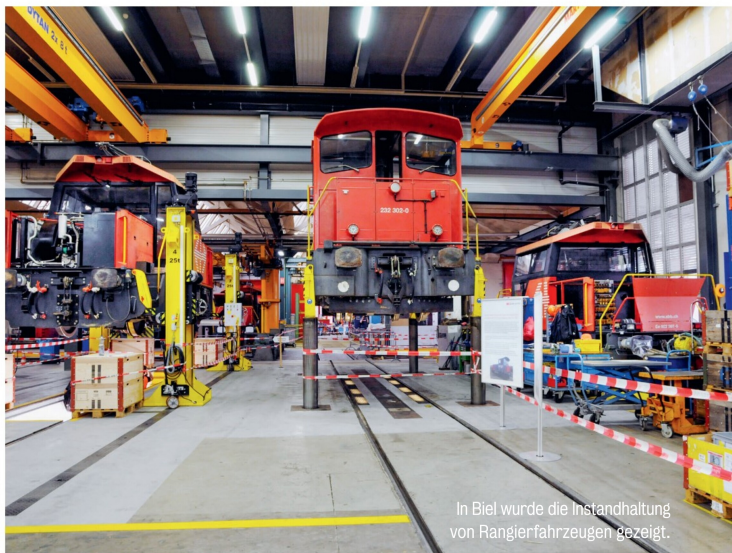


Foto: Pascal Kaufmann



Anhand der Xrotm 491 111 wurde in Biel das Wenden an Ort und Stelle demonstriert.

Foto: Beat Brühlin



In Biel wurde die Instandhaltung von Rangierfahrzeugen gezeigt.

Foto: Matthias Emmenegger



Fünf Generationen von Schneesleudern waren in Biel aufgestellt.

News



Gleisanlagen wie auch Gebäude wurden in H0 fein säuberlich nachgebaut.



Die Re 465 besitzt Fritz Imhof sowohl in H0 als auch in der 5-Zoll-Version.

Gartenbahn Staufen

Die Stauffer Gartenbahn nachgebaut

In der letzten Ausgabe berichteten wir über das 20-Jahr-Jubiläum der Gartenbahn im aargauischen Staufen. Die Anlage gibt es allerdings nicht nur in den Spuren 5 und 7¼ Zoll, sondern, wie uns Vereinsmitglied Fritz Imhof mitteilt, auch in H0. In den letzten beiden Jahren entstand im Hobbyraum

des Modellbahnfreundes aus dem Nachbardorf Schafisheim ein kompletter Nachbau der Mitfahrgartenbahn in der «Unteri Buechrüti». Anhand von Originalplänen und unzähligen Fotos realisierte Imhof, der selbst auch mehrere Lokomotiven besitzt, die auf der Gartenbahn Staufen verkehren,

einen Nachbau in 1:87. Praktisch der komplette Gleisplan wurde 1:1 übernommen, wie Imhof beim Besuch des LOKI-Redaktors im Hobbykeller in Schafisheim ausführt, nur habe er für seine Anlage ein paar Abstellgleise mehr gebaut, als dies beim Vorbild der Fall ist.

Stefan Treier



Fritz Imhof inmitten des H0-Nachbaus der Gartenbahn Staufen.

175 Jahre Schweizer Bahnen

Bahnfeste in West- und Zentralschweiz

Die Jubiläumsfeier 175 Jahre Schweizer Bahnen geht weiter. Am Wochenende vom 1. und 2. Oktober wird in der Westschweiz gefeiert. Vom Wallis über das Waadtland bis in die Freiberge präsentieren sich an elf Festplätzen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Auf der Bahnlinie Aigle–Le Sépey–Les Diablerets verkehrt der historische Transormonan-Express der tpc aus dem Jahr 1914, und zwischen Martigny und Vernayaz ist der historische Zug des Vereins Train Nostalgique du Trient im Einsatz. Abgerundet wird das Angebot im Wallis durch eine Fahrzeugschau und Einblicke in die Werkstätten der Transports Martigny et Régions. Die SBB öffnen zudem ihr Werk in Yverdon-les-Bains und die Betriebszentrale in Lausanne.

Detailprogramm unter:

<https://175-jahre.ch/region-west/>

Die Zentral- und Südschweiz feiern

Der Abschluss der Jubiläumsfeierlichkeiten findet am 22. und 23. Oktober 2022 an neun Standorten zwischen Stansstad und Samstagen sowie zwischen Luzern und Bellinzona statt. Im Tessin öffnen sich unter anderem die Türen der SBB-Betriebszentrale Süd in Pollegio, des SBB-Werks in Bellinzona und des Wasserkraftwerks Ritom. Auf der Gotthardnordseite können unter anderem die historischen Fahrzeuge von SBB Historic im Depot Erstfeld besichtigt werden. Die Südostbahnen

öffnen die Tore des Servicezentrums in Samstagen und die Zentralbahn die Werkstätte in Stansstad. An letzterem Standort werden auch die beiden LOKI-Herausgeber Hans Roth und Stefan Treier mit verschiedenen Produkten aus dem LOKI Shop und einem Wettbewerb vor Ort sein.

Zum Schnäppchenpreis ans Jubiläum

Am Festwochenende bieten die Schweizer Bahnen eine Jubiläumstageskarte für die An- und Rückreise zwischen Wohnort und den offiziellen Veranstaltungsorten an. Die

Karte gilt auch für den Transfer mit dem öV zwischen den Festplätzen. Stefan Treier

Angeboten werden seit dem 1. April 2022 folgende Billette:

2. Klasse, mit Halbtax:	17.50
1. Klasse, mit Halbtax:	26.50
2. Klasse, ohne Halbtax:	35.00
1. Klasse, ohne Halbtax:	53.00

Das ausführliche Festprogramm für das Wochenende vom 22. und 23. Oktober 2022 finden Sie auf der Jubiläumswebsite unter: <https://175-jahre.ch/region-zentral-sued/>



Foto: Stefan Treier

In Morges wird die historische Komposition der Bière-Apples-Morges-Bahn zu besuchen sein.



Foto: Zentralbahn

Die Werkstätte der Zentralbahn in Stansstad verwandelt sich am 22. und 23. Oktober 2022 in eine Festhalle. Auch die LOKI ist mit einem Stand vor Ort.

Plattform der Kleinserie

Kleinserienhersteller laden nach Bauma

Auf die 18. Ausgabe der Messe Plattform der Kleinserie im zürcherischen Bauma mussten Freunde von Modelleisenbahnen lange warten. Infolge der Coronapandemie musste die Plattform in den letzten beiden Jahren abgesagt werden. Nun ist es aber endlich so weit, und Bauma wird vom 14. bis 16. Oktober 2022 zum Zentrum der Kleinserienszene.

Plattform der Kleinserie

Aussteller

Aare Valley Models
ABG Technology
Aebi – Englische Modellbahnen
aku-Modelleisenbahnen
Almrose
Andreas Perren
ASOA
Bauteil-Shop
BEMO Modelleisenbahnen
Binario Uno
Brogioli-Casting
Bucu Spur 0
Dachslenberg
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Der Lokladen / Dingler
Die Modellbahnwerkstatt
DH-Präzisionsmodelle
Edition Lan
Elettren
Felsenmeyer
Ferro-Suisse
Fine Models
FULGUREX
Handelsagentur Jean-Pierre Gehbauer

Heinz Däppen
Hui Modellbau
Identico & Partner
Itelec
Kiss Modellbahnen Schweiz
LaserCreation
Lematec
LOKI
Mazero
MD Tranz
MGB Modell
MK Modells
Microscale Models
Minitrains
Mirawo
Mobautech-Swiss
Modellbahn Schweiz
Modellbahnen Rolf Zimmermann
Modellbau-Atelier MBA Pirovino
Modellbaustudio Born
Modellbau Voth
Modellfeldbahn
Modellismo Portigliatti
MS Accessori Ferroviari

MW-Modell
NAVEMO
Ostschweizer Modellbahn-Klubs
Pesolillo
Pirata Models
Prellbock Druck + Verlag
Qdecoder
Rail4you.ch
RTS-Greenkeeper
Spielmuseum RhB
Spring
Spur-1-Modellbahnen
SVEA
Swiss Model Rail
Train Buffs
Triebwagen 5
Twerenbold Modellbau
Verlag Ochsner
Vitrinenmanufaktur Joe Schwarz
Völklein Modellbau
Walter Waibel
World of Trains
Wunder-Präzisionsmodelle
ZIMO

Anreise, Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Die Ausstellung findet im Schulhaus Altlandenberg und im Zentrum Grosswis in Bauma statt. Aufgrund der begrenzten Parkplatzsituation wird die Anreise mit dem ÖV empfohlen.

Freitag	14. Oktober 2022	17.00–20.30
Samstag	15. Oktober 2022	09.30–18.00
Sonntag	16. Oktober 2022	09.30–17.00

Eintritt für alle drei Tage Fr. 10.–/Person ab 16 Jahren

Weitere Infos unter: <https://plattformderkleinserie.clubdesk.com/>



Diesen Oktober können die Besucherinnen und Besucher der Plattform der Kleinserie in Bauma wieder in die Welt hochwertiger Modellbahnen eintauchen.

Foto: Hans Roth

Börse

Suchen

Z-Ilm Lauer: Fahrregler PCC 100-12, Trafo PCC 100-10.
Paul Bärlocher, Mühlestrasse 17, 9240 Uzwil,
Tel. 071 393 47 40, paul.baerlocher@gmx.ch

Z-Ilm Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Grössen und Spurweiten.
Tel. 079 272 66 77, peters-shop@bluewin.ch.

Ilm KISS Rh.B. Ge 4/4' in Grün oder Rot.
Peter Kriemler, Gäbiweg 6, 5225 Bözberg,
Tel. 076 389 56 74, peter.kriemler@bluewin.ch

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 – Marschalkenstrasse 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_modelbahn@bluewin.ch

DANIEL STAIBER
MODELLEISENBahn-SAMMLUNGEN

SUCHE

Eisenbahnen/Anlagen aller Arten alt od. jung. Zahle fairen Preis. Bar.
Telefon 076 607 77 08
anfrage@modellbahnankauf.ch



Verkaufen

I Spur-1-Sammlung von privat zu verkaufen, Fotografien können angefordert werden. Bitte nur ernst gemeinte Anfragen.
Standort der Sammlung ist in Deutschland.
freundpeter45@gmail.com

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
stirnemannz@windowslive.com

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 ☺

Verschiedenes

Literatur
Eisenbahn-Amateur, 99 Ausgaben, CHF 15.–.
2011-09 bis 2020-06. Es fehlen nur 7 Stk.
J. Haller, Tel. 079 483 00 51, ea2022@gmx.ch

Börseninserat einfach online eintragen unter

www.loki.ch/boerse

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 11|2022: Freitag, 30. September 2022

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

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

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Sommerangebot Digitalzentrale ZS2+ in dunkelblau mit WLAN-Adapter



gleichzeitiges Fahren von Loks:
*SX-1: 103
*DCC und SX-2: 32
Großes 4-Zeilen Display:
*1 Lok, 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
*Fahrstromanzeige
*32 Funktionen gleichzeitig schaltbar
*Versionsabfrage im Menü
*Einstellung der Überlastzeit

- Adaptermodul zum Steuern von Loks und Schalten von Weichen etc. per WLAN
- für ZS1/ZS2/ZS2+ D&H FCC Zentrale
- Kompatibilität mit WLAN Steuereinheiten
- Roco WLAN-MULTIMAUS
- Smartphone mit App "Stärz SX Control"
- Stärz App gratis

350.000 nur 0,9€

Tel./Fax: 03571/404027 info@firma-staerz.de
www.FIRMA-STAERZ.de

Veranstaltungen

Mit Volldampf voraus! **Schweizer Kindermuseum** | Täglich ausser montags bis 16. Oktober 2022 | 5400 Baden, Ländliweg 7
Sonderausstellung für Klein und Gross mit Modellbahnanlage, Hörspielen und Spielraum. <https://www.kindermuseum.ch>

Historische Fahrten **RhB** | Täglich bis 30. Oktober 2022, 10.18–16.50 Uhr | 7260 Davos, Bahnhof
Zweimal täglich verkehrt der Nostalgiezug der Rhätischen Bahn zwischen Davos und Filisur. <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/>

Vortragsabend **Verein Tram-Museum Zürich** | 20. September 2022, 19.00–21.00 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260
Öffentlicher Nahverkehr in Europa – Von Nord bis Süd und Ost bis West. <https://www.tram-museum.ch/>

Mit der Lok 7 auf die Rigi **Rigi-Bahnen** | 2. Oktober 2022, 09.50–15.10 Uhr | 6354 Vitznau, Bahnhof
Fahrt mit der historischen Dampflokomotive Nummer 7 von Vitznau auf die Rigi. www.rigi.ch

Modelleisenbahn-Ausstellung **FEAC** | 24./25. September 2022, 10.00–16.00 Uhr | 5610 Wohlen, Bleichi (hinter IBW)
Der Freiämter-Eisenbahn-Amateur-Club öffnet seine Tür für das Publikum. Der Eintritt ist frei. <https://www.feac.ch>

Tram Museumslinie 21 **Verein Tram-Museum Zürich** | 24./25. September 2022, 13.00–17.00 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260
Die Museumslinie 21 verkehrt zwischen Hauptbahnhof und Burgwies Tram-Museum. <https://www.tram-museum.ch/>

Ysebähnli am Rhy **Stiftung Ysebähnli am Rhy** | 25. September 2022, 10.00–17.00 Uhr | 4133 Pratteln, Rheinstrasse
Fahrbetrieb auf der bekannten Mitfahrgartenbahn in Pratteln. www.ysebaehnli-am-rhy.ch

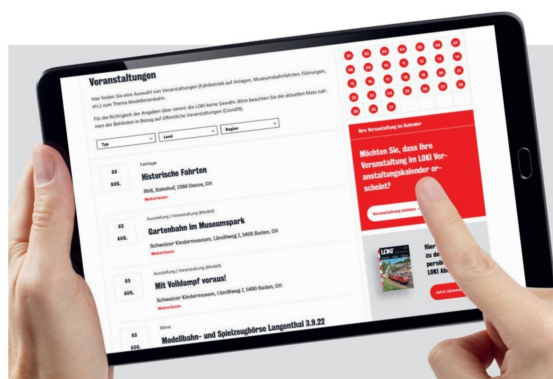
Treno Storico im Centovalli **FART und SEFT** | 25. September 2022, 10.07–16.46 Uhr | 6601 Muralto, Piazza Stazione 3
Fahrten mit dem Triebwagen ABDe 6/6 Nr. 31 von Locarno nach Camedo. <https://www.vigezzinacentovalli.com/de/esperienze/treno-storico.html>

Dampffahrt über den Brünig **Brünig-Dampfbahn** | 25. September 2022, 08.35–17.40 Uhr | 3758 Brienz, Hegerweg 10
Am Sonntag, dem 25. September 2022, fahren wir mit unserem Dampfzug wieder über den Brünigpass. <https://bruenig-dampfbahn.ch>

Modelleisenbahnbörse **EMBL** | 1. Oktober 2022, 10.00–15.00 Uhr | 6038 Gisikon, SABAG-Areal, An der Reuss 5
Rollstuhlgängig, Gratisparkplätze, Verpflegung, Rahmenprogramm, Eintritt Fr. 5.-. <https://www.embl.chw>

Hochwertige Eisenbahnmodelle **Eisenbahn-Sammlung Uster** | 1. Oktober 2022, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise
Anlagen in den Spurweiten IIm, 1, 0 und 0m in Betrieb. <https://www.eisenbahnsammlung.ch>

Martigny-Vernayaz **Train Nostalgique du Trient/TMR** | 1./2. Oktober 2022, 10.00–17.00 Uhr | 1922 Salvan
Offene Türen im Depot von TMR und TNT, historische Züge, Oldtimerbus, Rollmaterialausstellung. <https://www.tmr.ch/175ans/>



Kennen Sie unseren Online-Kalender?

Alle Veranstaltungstipps finden Sie täglich aktualisiert auf der LOKI-Website www.loki.ch/veranstaltungen

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 11|2022:
Freitag, 30. September 2022

Veranstaltungen erfassen:
www.loki.ch/veranstaltung-melden



175 Jahre Schweizer Bahnen **VöV** | 1./2. Oktober 2022 | Aigle, Fribourg, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Martigny, Yverdon u. a.
Die Westschweiz feiert das Bahnjubiläum mit verschiedenen Anlässen in der ganzen Romandie. <https://175-jahre.ch/region-west>

Fahrtag in Einsiedeln **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 2. Oktober 2022, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Alpstrasse
Öffentlicher Fahrtag auf der Gartenbahnanlage in Einsiedeln. <https://www.mece.ch>

Fahrtag in Basel **Modelleisenbahn-Club Basel (MCB)** | 2. Oktober 2022, 14.00–17.00 Uhr | 4056 Basel, Elsässerstrasse 2a
Öffentlicher Fahrtag auf unseren Anlagen. <https://www.mcb-bs.ch/>

Sommerdampf **Rigi-Bahnen** | 2. Oktober 2022, 10.51–15.06 | 6354 Vitznau, Bahnhof
Fahrt mit der historischen Dampflokomotive von Vitznau auf die Rigi. www.rigi.ch

Modellbau an Gewerbeschau **VDM** | 6.–9. Oktober 2022 | 5630 Muri
Der Verein Diorama- und Modellbau zeigt Arbeiten seiner Mitglieder vom Diorama bis zur Modulanlage. <https://muri2022.ch>

Abschiedsfahrten BB 81 am Bernina **Club 1889** | 7.–9. Oktober 2022, 16.30–18.00 Uhr | 7503 Samedan, Suot Staziun 19
Extrafahrten mit der BB 81 der Berninabahn im Puschlav. <https://www.bahndtimer.com/2022/08/07/abschiedsfahrten-bb-81-am-bernina/>

Erlebniszug San Gottardo **SBB Historic** | 8. Oktober 2022, 09.40–16.30 | 6472 Erstfeld, Bahnhof
Fahrt mit einer historischen Zugskomposition durch den Gotthard. www.sbbhistoric.ch

Treno Storico im Centovalli **FART und SEFT** | 9. Oktober 2022, 10.07–16.46 Uhr | 6601 Muralto, Piazza Stazione 3
Fahrten mit dem historischen Triebwagen ABDe 6/6 Nr. 31 «Ticino». <https://www.vigezzinacentovalli.com/de/esperienze/treno-storico.html>

Dampfzug und Postautonostalgie **Museumsbahn Emmental** | 9. Oktober 2022, 09.00–16.00 Uhr | 3455 Grüten, Bahnhof
Fahrten durchs malerische Emmental zwischen Huttwil, Sumiswald, Wasen i. E. inkl. Schnauzenpostauto. <https://www.emmentalbahn.ch>

Dampffahrt Engadin/Albula **RhB** | 15. Oktober 2022 | 7503 Samedan, Bahnhof
Die harmonisch in die Landschaft eingebettete Strecke zwischen Samedan und Surava ist ein Paradestück. <https://www.rhb.ch>

Engadiner Dampffahrt **RhB** | 16. Oktober 2022 | 7503 Samedan, Bahnhof
Das Engadin in seinem herbstlichen Farbenkleid zu sehen, ist einmalig. <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/dampf-nostalgiefahrten/>

175 Jahre Schweizer Bahnen **VöV** | 22./23. Oktober 2022 | Amsteg, Bellinzona, Erstfeld, Luzern, Samstagern, Stansstad u. a.
Die Zentral- und Südschweiz feiert das Bahnjubiläum. Besuchen Sie die LOKI in Stansstad. <https://175-jahre.ch/region-zentral-sued>

Modulanlage in Betrieb **IG Gotthardbahn** | 22./23. Oktober 2022 | 13.00–16.00 | 6487 Göschenen, Bahnhofbuffet
Die H0-Anlage der IG Gotthardbahn im ehemaligen Zweitklassbuffet in Göschenen ist in Betrieb. <https://ig-gotthardbahn.ch>

Börse in Huningue **Train Miniature des Trois Frontières** | 23. Oktober 2022, 10.00–18.00 Uhr | F-68330 Hüningen, rue Barbanègre
Modelleisenbahnbörse unweit von Basel, Anreise mit BVB-Tramlinie 8, Haltestelle Dreiländerbrücke. <https://tm3f.e-monsite.com>

Gotthard-Album von 1881 **SBB Historic** | 27. Oktober 2022, 18.15–19.45 | 6472 Erstfeld, Bahnhof Windisch, Lagerstrasse 52
Am Welttag des audiovisuellen Erbes öffnet sich das Fotoalbum von Adolphe Braun mit Bildern vom Gotthard. www.sbbhistoric.ch

Vorführung der Modellbahn **Berner Modell-Eisenbahn-Club (BMEC)** | 29./30. Oktober 2022 | 3008 Bern, Freiburgstrasse 140
Anlagen Spur H0/H0m und Spur 0 mit abwechslungsreichem Fahrbetrieb, Führerstandssimulator, Restaurant. <https://www.bmec.ch>

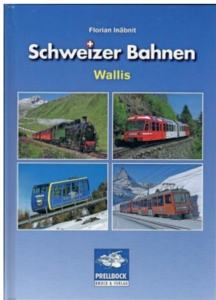
Occasionsmarkt **Loki-SPENGLER** | 29. Oktober 2022, 10.00–15.00 Uhr | 5612 Villmergen, Gewerbehau Durisolstrasse 12
Diverses Rollmaterial in Spur H0 und Spur N, Zubehör und Autos, Lkws. <https://www.loki-spengler.ch>

Fahrten und Flohmarkt **Verein Tram-Museum Zürich** | 29./30. Oktober 2022, 13.00–18.00 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260
Mit historischem Tram oder Bus zum Flohmarkt im Tram-Museum. <https://www.tram-museum.ch/>

Tage der offenen Tür **Rheintalischer Eisenbahn-Amateur-Klub** | 29./30. Oktober 2022, 10.00–18.00 Uhr | 9425 Thal, Im Aegeltli 6
Betrieb auf allen vier Anlagen, Tombola, Speisen und Getränke, Eintritt frei, Sonntag bis 17.00 Uhr. <https://www.reak.ch/>

Offene Türen in Basel **MFB – Modulbau-Freunde Basel** | 30. Oktober 2022, 13.00–17.00 Uhr | 4053 Basel, Gilgenbergerstrasse 9
Clubanlagen H0 und H0m, Clubbeizli, Eintritt frei, Untergeschoss Gilgenbergerstrasse 9, Lift Durchgang. <https://www.mfb-basel.ch>

Medientipps



Schweizer Bahnen – Wallis

Nun ist der dritte Band der Serie erschienen. Eingeteilt ist das Buch über die schienengebundenen Walliser Bahnen mit der Entwicklung von rund 20 Bahnbetrieben in «Bestehende Bahnen und ihre Vorgängerbahnen» «Aufgehobene Bahnen» und «Bestehende Standseilbahnen». Jeder wird einzeln vorgestellt und umfasst einen Linienplan, technische Daten und verschiedenes Bildmaterial.

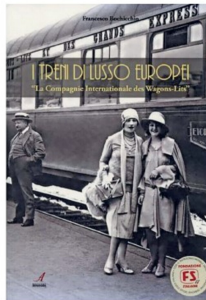
Die vier Bahnbilder auf dem Cover machen Appetit auf mehr, und mehr wird ihnen auch geboten. Kurz, aber informativ gibt es Einblicke in die Unternehmensgeschichten mit den wichtigsten Daten. Besonders über unbekannte Betriebe wie die elektrische Trambahn Riffelalp steht viel Wissenswertes. Mit dem Aufkommen des Tourismus wurde auf der Riffelalp ein Hotel gebaut. Die Gornegratbahn erreichte zwar die Nähe des Hotels, was nicht ausreichte. So entstand die Trambahn zwischen der GGB-Haltestelle und dem Hotel. Dass auch die Standseilbahnen miteinbezogen wurden, ist erfreulich, führen sie doch meist ein Schattendasein. Der Autor Florian Inäbnit hat sich zwar Zeit genommen, aber das Wallis hat sich gelohnt. Es ist ein gutes Nachschlagewerk über die Walliser Bahnbetriebe.

René Stamm

Schweizer Bahnen – Wallis
Florian Inäbnit
Deutsch
220 Seiten, 17,5 × 23,5 cm, gebunden
Prelbuck Druck und Verlag
ISBN 978-3-907579-72-5

CHF 59.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.prelbuck.ch



I Treni di Lusso Europei

In Zusammenarbeit mit der Fondazione FS Italiane kam bei Edizioni Artestampa das Buch «I Treni di Lusso Europei – La Compagnie Internationale des Wagons-Lits» heraus. Das Buch von Francesco Boichio geht auf seine Diplomarbeit zurück. 2020 schloss er sein Studium der Geschichte an der Universität von Genua mit einer Arbeit über die CIWL ab.

In seiner Arbeit versucht er, eine Reihe von Fragen zu beantworten: Welche Rolle hat die CIWL in der Geschichte der internationalen Eisenbahnbeziehungen und in der Entwicklung der Kommunikation im heutigen Europa? Warum waren die Luxuszüge der CIWL so erfolgreich? Was machte den Orient-Express so berühmt? Warum haben ab einem bestimmten Zeitpunkt die Luxuszüge ihre Attraktivität verloren?

So beleuchtet der Autor das Gebiet der CIWL auch neben den in vielen Büchern bekannten Thesen. Dass das Buch die gesamte Geschichtsspanne der CIWL inklusive des Erbes davon bis heute abdeckt, macht es zu einem wichtigen Mosaikstein in einer CIWL-Bibliothek. Auch wer die italienische Sprache nicht beherrscht, erwirbt eine wahre Fundgrube.

Hans Roth

I Treni di Lusso Europei
Francesco Boichio
Italienisch
288 Seiten, 21,0 × 29,7 cm, Broschüre
Edizioni Artestampa
ISBN 978-88-6462-853-0

EUR 48.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.artestampaedizioni.it



Stanserhorn-CabriO

Christoph Berger hat ein neues Buch über die Stanserhorn-Bahn verfasst. Es behandelt die Cabrio-Luftseilbahn, die nun seit zehn Jahren in Betrieb steht. Das Buch hat grob drei Teile. Im ersten Teil befasst sich der Autor mit der Geschichte der Seilbahnen im Allgemeinen. Es werden viele umgesetzte und auch nicht umgesetzte Projekte und Seilbahnsysteme vorgestellt. Die verschiedenen Systeme werden gut erklärt, und die Seilführungen der verschiedenen Systeme sind mit klaren Zeichnungen dargestellt.

Im zweiten Teil werden die verschiedenen Varianten für die neue Stanserhorn-Luftseilbahn vorgestellt, und im dritten Teil ist das ausgeführte Projekt beschrieben.

Das Buch ist trotz viel Technik sehr verständlich geschrieben. Der Laie versteht mithilfe dieses Buchs, wie die verschiedenen Seilbahnsysteme funktionieren, er erfährt, welche Projekte für das Stanserhorn studiert wurden, und das ausgeführte Projekt ist sehr gut beschrieben. Der Text wird durch viele, meist vom Autor angefertigte Zeichnungen ergänzt.

Das Buch «Stanserhorn-CabriO, mit Innovation zum Erfolg» ist ein Muss für jeden Seilbahnliebhaber.

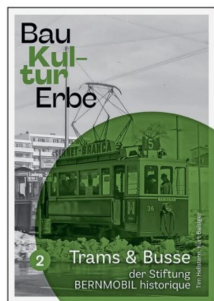
Matthias Emmenegger

Stanserhorn-CabriO, mit Innovation zum Erfolg
Christoph Berger
Deutsch
144 Seiten, 15,0 × 22,0 cm, gebunden
Stämpfli Verlag
ISBN 978-3-906997-96-4

CHF 29.–

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





Bau Kultur Erbe 2

Mit den neuen «Bau Kultur Erbe»-Führern möchte der Berner Heimatschutz das kulturelle Erbe der Gemeinden und Städte in der Region Bern-Mittelland näherbringen. Am 10. Juni 2022 sind die ersten Bände erschienen, wobei am ehesten dieser Band 2 die Aufmerksamkeit der LOKI-Leser auf sich ziehen wird.

Sofort sticht das moderne Layout ins Auge. Gleich im ersten Kapitel wird aus den Anfängen der Stadtberner Mobilität berichtet und ein Bogen zu heute gemacht. Dieser wird geschlossen mit den derzeitigen Organisationen. Der Grossteil des Führers umfasst die Präsentation aller heute bei Bernmobil historice erhaltenen Fahrzeuge. Untermalt werden sie dabei mit interessanten, historischen Bildern. Zweimal gibt es einen kleinen Exodas: «Depots und Garagen» und «Haltestellen und Wartehäuschen».

Mit dem «Bau Kultur Erbe»-Führer hat man ein rundum gelungenes Nachschlagewerk, dass die städtische Mobilitätsentwicklung gut aufzeigt. Er macht Lust, auch die Exemplare abseits von Strasse und Schienen zu studieren. Das Schöne daran ist: Mit dem Erwerb eines Exemplars unterstützt man zudem den Berner Heimatschutz. Hans Roth

Trams & Busse der Stiftung BERNMOBIL historice
Tim Hellstern, Kurt Balsiger
Deutsch
120 Seiten, 14,8 × 21,0 cm, Softcover
Berner Heimatschutz
ISBN 978-3-9525524-1-4

CHF 20.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.bau-kultur-erbe.ch



Steinbruchbahn Ostermundigen

Der Verein Ortsmuseum Ostermundigen (VOMO) hat eine kleine Broschüre im Format A5 zur Geschichte der Steinbruchbahn Ostermundigen herausgegeben. Vielen ist diese einmalige Industriebahn sicherlich ein Begriff, sind doch die beiden Lokomotiven der Steinbruchbahn, «Gnom» und «Elfe», bis heute im Verkehrshaus der Schweiz und als Denkmal in Ostermundigen als historische Fahrzeuge der Nachwelt erhalten.

Untermalt wird die informative Broschüre mit historischen Bildern, mit denen gute Einblicke in die Geschichte dieser Industriebahn gezeigt werden. Auch wird schnell mit dem Mythos der ersten Zahnradbahn Europas, der ihr bis heute grösstenteils anhaftet, aufgeräumt. Ein grosser Teil der Broschüre wird dem Weiterleben der beiden Loks nach Einstellung der Steinbruchbahn gewidmet. Den Abschluss bildet die Darstellung, was sich alles sonst noch bis heute retten konnte. Dabei werden sowohl Gebäude als auch Schienenstücke oder Wagenmaterial beleuchtet.

Mit der Broschüre erhält der Bahninteressierte einen Einblick in die einstige Industriebahn im Raum Bern und erfährt dabei vieles aus der Geschichte. Hans Roth

Steinbruchbahn Ostermundigen
Daniel P. Wiedmer
Deutsch
56 Seiten, 14,8 × 21,0 cm, Softcover
Verein Ortsmuseum Ostermundigen (VOMO)

CHF 10.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.vomo.ch



Unterwegs auf eigenen Rädern

Das beim Friedrich Reinhardt Verlag in Basel erschienene Buch wendet sich an Verkehrsinteressierte, die den städtischen Verkehr einmal aus Sicht des Individualverkehrs betrachten möchten. Das Buch startet mit der chronologischen Entwicklung der städtischen Mobilisierung Basels von 1833 bis heute, wobei auch der Schienenverkehr seinen Platz hat. Es folgen die technischen Entwicklungen von Strassenfahrzeugen, wobei eines besonders auffällt: Das Rösslitrans, das ab 1883 eingeführt wurde, war ein schienenunabhängiges Verkehrsmittel, das 14 Jahre später durch die elektrische Strassenbahn abgelöst wurde.

Zum Schluss wird auf das Heute und das Übermorgen geblickt. Spannende Thesen des künftigen Basler Verkehrs, mögliche Zukunftsszenarien und kritische Worte zum heutigen Stand regen zum Nachdenken und Sinnieren an. Szenen, die man auch auf andere Schweizer Städte spiegeln kann.

Auch wenn im vorliegenden Buch der schienengebundene Verkehr nur eine Nebenrolle spielt, kann es für den «Bähnler» auch einmal von Interesse sein, die städtische Mobilität aus einer anderen Perspektive zu betrachten. Hans Roth

Unterwegs auf eigenen Rädern
Stephan Musfeld, Pantheon Basel (Hrsg.)
Deutsch
300 Seiten, 23,7 × 30,5 cm, gebunden
Friedrich Reinhardt Verlag, Basel
ISBN 978-3-7245-2549-3

CHF 49.–

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





Bahn aktuell

Erneuerung der Pilatusbahn

Die steilste Zahnradbahn der Welt mit einer Steigung von maximal 480‰ (System Locher, Spurweite 80 cm) von Alpnachstad nach Pilatus Kulm ersetzt gegenwärtig nicht nur die Triebwagen von 1937, dem Jahr der Elektrifizierung, sondern setzt auch ein neues Betriebskonzept um. Acht neue Triebwagen vom Typ Bhe 2/2 mit den Nummern 41 bis 48 (Lieferant StadlerRail mit Calag Langenthal für den Kasten) werden ab 2023 die zehn Bhe 1/2 Nummern 21 bis 28 (29, 30) aus den Jahren 1937 (1960/1967) ersetzen. Die neuen Fahrzeuge werden jeweils zu zweit in Vielfachsteuerung verkehren und etwas schneller fahren. Zusammen mit grösseren Umbauten in den Stationen für einen rascheren Fahrgastwechsel wird neu ein Takt von 30 Minuten (bisher Fahrten alle 40 Minuten) möglich sein und werden die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt sein. An Tagen mit grossen Frequenzen werden somit ab 2023 jede halbe Stunde zwei Züge, bestehend jeweils aus zwei Bhe 2/2, unterwegs sein, statt alle 40 Minuten bis zu fünf Triebwagen Bhe 1/2 im Sichtabstand. Die neuen Triebwagen haben 46 Sitzplätze gegenüber bisher 40



Fotos: Georg Trüb

Der neue Bhe 2/2 41 fährt am 8. August 2022 von Alpnachstad nach Pilatus Kulm.

(Wegfall von zwei kleinen Führerständen). Somit wird mit dem neuen Konzept die Kapazität moderat erhöht. Es wird neu ein Leitsystem für die Betriebsführung und die Sicherheit der Fahrten geben. Bemerkenswert ist, dass der Oberbau (Schienen, Zahnstangen und deren Befestigung mit Stahllankern)

der Pilatusbahn nach wie vor weitgehend aus dem Jahr 1889, dem Eröffnungsjahr der Bahn, stammt. Zwei der Bhe 1/2 von 1937 sollen zwar betriebsfähig erhalten bleiben, können aber zukünftig während des Tages mit dem neuen Fahrplan nicht mehr eingesetzt werden.

Georg Trüb



Nur im Sommer 2022 kann man einen gemischten Betrieb aus alten und neuen Zügen sehen.

Beaucoup à faire au Marché-Concours

Jeweils im August des Jahres findet in Saïnelégier der Marché-Concours statt, in diesem Jahr war es vom 12. bis 14. August. Speziell in diesem Jahr war das 125-Jahr-Jubiläum des Events. Bei der Veranstaltung treffen sich Pferdefreunde aus der ganzen Schweiz, um sich die Paraden und Wettkämpfe anzusehen. Dazu zählen Quadrillen, ländliche Trab- wie Galopprennen sowie ein grosser folkloristischer Festumzug. Insgesamt wirken bei den Paraden 400 Pferde mit. Ein Pferdeverkauf sowie Animationen für die Familien sind ebenfalls inbegriffen. Von den 52 000 Besuchern reisen viele mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an, da es vor Ort nur begrenzt Parkplätze hat. Die Züge der Chemins de fer de Jura (CJ) wurden an diesem Wochenende jeweils maximal verstärkt, und so fuhren sechsteilige Züge mit Stadler-Triebwagen und GTW-Doppeltraktionen.

Fiona Emmenegger



Fotos: Fiona Emmenegger

Zwei Stadler-Pendelzüge zusammen als Sechswagenpendelzug bei Le Creux-de-Biches.



Die Vielfachsteuerung von maximal drei GTW wäre möglich, beim Fest genügt allerdings zwei ABe 2/6, hier bei Saïnelégier.

Foto: Markus Seeger



Neue Schotterwagen für die BLS

Die BLS Netz AG hat bei ELH Waggonbau Niesky GmbH 20 neue Schotterwagen bestellt. Von den als Faccnpps 31 85 6937 700-719 bezeichneten Wagen wurden am 16. August 2022 die ersten fünf nach Spiez überführt. In Frutigen wurde der Wagen Nummer 704 am 3. und 4. September der Öffentlichkeit präsentiert.

Luxuszug nimmt Fahrt auf

Am 11. Dezember 2022 wird der Golden-Pass-Express (GPX) seine erste kommerzielle Fahrt zwischen Montreux und Interlaken aufnehmen. Mittlerweile sind weitere GPX-Wagen bei der MOB eingetroffen. Für weitere Testzwecke verkehrte am 4. August 2022 eine lange Komposition, hier bei Garstatt.



Foto: Markus Seeger

Messzug mit Steuerwagen im Doppel

Ende August und Anfang September fanden auf dem BLS-Netz verschiedene Schienenkopf-Konditionierungstestfahrten mit den Re 465 statt. Da der eine verwendete Bt-Steuerwagen der SBB defekt war, wurde kurzerhand ein zweiter vorgestellt, hier am 4. September 2022 oberhalb von Frutigen.



Foto: Tobias Frei

Auch am Sonntag wird gemessen

Am Sonntag, dem 21. August 2022, fuhr ein Messzug der SBB mit der Re 460 036 und dem X 99 85 93-61 247-1 sowie einem Bt-Steuerwagen von Bern nach Genf Flughafen, nach einer Mittagspause in Lausanne nach St-Triphon und wieder via Lausanne zurück nach Bern, hier zwischen Allaman und Etoy.



Foto: Tobias Frei



Foto: Peter Pfeiffer

Moderne Lok vor dem Nostalgiezug

SBB Historic und zb Historic führten am 20. August 2022 eine Rundfahrt von Luzern via Interlaken Ost über den Brünigpass und zurück nach Luzern durch. Für den Abschnitt Luzern–Interlaken Ost wurde der TEE RAe II eingesetzt. Auf der Brünigstrecke wurde dem historischen Zug zwecks Fahrplanstabilität die HGe 4/4 "101 961 vorgespannt.



Foto: Bernhard Studer

Neue LRZ für den Vereinatunnel

Am 2. September 2022 hat die Rhaetische Bahn (RhB) zwei neue Lös- und Rettungszüge für den Vereinatunnel in Betrieb genommen. Jeder Zug besteht aus je einem selbstfahrenden Lös- und einem Rettungsfahrzeug. Hier sind im Autoverladebahnhof Klosters Selfrange hintereinander die vier Triebwagen der beiden neuen LRZ aufgestellt.

Foto: Peter Kaderli



Seltener Einsatz der «Bruneli»

Ein Heizölkesselwagen-Blockzug aus Basel wurde am 30. August 2022 mit zwei selten eingesetzten BLS Re 425 (184 und 182) für das Tanklager Oberbipp nach Niederbipp geführt. Da Niederbipp nicht mehr direkt angefahren werden kann, werden in Oensingen die Loks am Zugschluss umgestellt und die Wagen nach Niederbipp überführt.

Kleine Bahnen auf grossen Fahrten

Muss ein etwas aussergewöhnliches Fahrzeug überführt werden, wird es immer schwieriger, dieses SBB Cargo mitzugeben, wenn denn beide Bahnhöfe überhaupt noch im Wagenladungsverkehr bedient werden. Verschiedene kleine Bahngesellschaften haben dies erkannt und führen solche Überführungen durch, so auch die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB).

Am Morgen vom 1. September 2022 holte die OeBB mit ihrer Ee 936 153 in Sumiswald-Grünen den Cabrio-Personenwagen C 16 der Emmentalbahn (ETB) ab und überführte ihn via Burgdorf-Solothurn nach Oensingen. Er war am folgenden Wochenende mit verschiedenen anderen OeBB-Fahrzeugen am Bahnhofsfest in Zug. Am Nachmittag ging die Fahrt mit der Re 4/4^{III} 11350 nach Renens. Sie holte dort den Fahrleitungs-Tm 232 456 (ex Tm^{III}) der Sursee-Triengen-Bahn (ST) ab, der für mehrere Jahre an die Westschweizer Firma Sajat vermietet war.

Matthias Emmenegger

Ein letztes Stelldichein mit dem ST Tm 232 456 zwischen dem Tem 225 183 und dem Tm 232 288 der Sajat in Renens vor der Abfahrt.



Die OeBB Ee 936 153 (ex CJ Ee 936 153, ex PTT Ee 3/3 9) in Sumiswald-Grünen.



Fotos: Matthias Emmenegger

Schweizer nach Ungarn ausgewandert



Ein ex SOB-Erstklasswagen der MÁV Rail Tours am 15. August 2022 im Bahnhof Budapest-Keleti.

Foto: Bernhard Studer

Mit der Inbetriebnahme der Traverso-Züge durch die Südostbahn (SOB) sind die vorher im Voralpen-Express eingesetzten Wagen überzählig geworden. Es ist der SOB gelungen, 16 der Revvivo-Wagen nach Ungarn zu verkaufen. Beim Revvivo handelt es sich um in den 1960er-Jahren gebaute EW I, die Ende der 1990er-Jahre für den Voralpen-Express umfassend erneuert worden sind.

Die Wagen sind im April 2020 von der Schweiz nach Ungarn überführt worden. Gemäss Informationen sind inzwischen zwölf der Wagen für den Einsatz durch MÁV Rail Tours hergerichtet worden. Vergangene Pfingsten soll mindestens einer dieser in der Schweiz einst nur im Inlandverkehr zugelassene Wagen in einem Nachtzug bis Brasov, im Zentrum von Rumänien gelegen, gelangt sein!

Bernhard Studer



Foto: Thomas Wirth

Wohl längster Museumszug auf der AB

Für einen Extrazug von Herisau nach Wasserauen mit rund 250 Fahrgästen verkehrte am 25. August 2022 der wohl längste Museumszug auf dem Netz der Appenzeller Bahnen (AB), hier bei der Kreuzungsstelle Schopfhalde. Verwendet wurden dabei folgende Fahrzeuge: BCFeh 4/4 4, BCe 4/4 30, Br 10, As 101, C 119, B 11 und C 223.



Foto: Yannik Gartmann

Mit der GFM bis ins Bernbiet

Am 13. August 2022 befand sich der historische Triebwagen Be 4/4 131 der GFM historique auf grosser Fahrt. Anlässlich einer Charterfahrt verkehrte der aus dem Jahr 1943 stammende Oldtimer von Bulle nach Lenk im Simmental, hier bei Blankenburg.

Foto: Daniele Gillardi



Museumszug einmal mit Dieseltraktion

Aufgrund der Brandgefahr musste der Verein Historische Eisenbahn (VHE) am 14. August 2022 bei den öffentlichen Fahrten auf den Tm[®] 9527 zurückgreifen. Er wurde als Triebfahrzeug auf dem Fahrleitungslosen Abschnitt Sumiswald-Grünen-Wasen i.E. verwendet.

«Bernina-Kroki» vor Pullmanzug



Foto: André Niederberger

Für den Pullman Club Zürich verkehrte am 30. August 2022 die Ge 4/4 182 vom Club 1889 auf der Berninastrecke, hier bei Le Prese. Der Pullman Club hat sich für die Durchführung seiner Reisen hohe Standards gesetzt. Bei den Zugreisen legt er auch viel Wert auf die Wagenzusammenstellung.

Das besondere Bild zum Schluss



Als wäre die Zeit in Aussingen stehen geblieben:
Ein Stelldichein mit einem Saurer L4C CT1D «Alpenwagen III» von 1950 und dem
RAe 4/8 1021 «Churchill-Pfeil» am 5. August 2022 bei der Märklin-Sonderfahrt.

Foto: Peter Pfeiffer



Bau | Mehr Vorbildtreue für die alten M-Prellböcke von Märklin

Neue Prellböcke für alte Gleise

Ohne die Gleise ausbauen zu müssen, wollte LOKI-Autor Daniel Wietlisbach auf seiner H0-Modellbahnanlage die uralten M-Prellböcke von Märklin umbauen, ihnen mehr Vorbildtreue verleihen. Die Lösung war schliesslich einfacher, als er zuerst befürchtet hatte.

Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

Unsere Modellbahn war schon öfter Thema in der LOKI. Ursprünglich im Rahmen eines Vater-Kinder-Projektes als Spielbahn gedacht, wird heute nur selten damit gespielt. Und wenn, geht kaum noch etwas in die Brüche. So konnten immer mehr Details eingefügt werden, und

die Spielbahn ist aktuell im Wandel zur Modellbahn begriffen. Die altherwürdigen M-Gleise wurden geschottert und die Signale versenkt, wie in früheren LOKI-Ausgaben nachzulesen ist. Schliesslich wollten auch die alten Prellböcke immer weniger passen, und ein Umbau bot sich an. Dabei

ging es lediglich um eine optische Verbesserung, ohne die Gleise ausbauen zu müssen. Entstanden sind so zwar weniger exakte Modelle nach Originaltyp X, dafür deutlich vorbildgerechtere Prellböcke, die ihre sprichwörtliche Unzerstörbarkeit nicht verloren haben.

Denn die Basis der alten Märklin-M-Prellböcke war gut zu gebrauchen, gibt es doch Originale, die ebenfalls auf nach oben gebogenen Schienenprofilen basieren. Also musste lediglich ein Weg gefunden werden, die weiss-roten Balken zu ersetzen. Der ganze Umbau musste an Ort und Stelle erfolgen, weil die Gleise ja bereits geschottert waren. Und natürlich sollte die Funktion erhalten bleiben, denn diese Prellböcke von Märklin sind wirklich sehr stabil.

Demontage

Ausgerechnet die Demontage des spielzeughaften weiss-rot gestrichenen Balkens mit den Puffern bereitete Kopfzerbrechen. Ich hoffte, ihn nach Entfernen der Puffer mit einer Flachzange abheben zu können, doch das war nicht der Fall. Fragen in einschlägigen Foren und Gruppen im Internet brachten ebenfalls nicht die erhoffte Lösung, aber immerhin eine Idee. Jemand meinte, dass es sich um eher weiches Metall handle, und so griff ich kurzerhand zur Säge und trennte den am besten zugänglichen Balken in der Mitte durch. Durch die Vibrationen beim Sägen löste sich einer der schwarzen Metallkeile, die von hinten in den Balken geschoben sind und die ganze Konstruktion so stabil machen. Ich sägte also zwar am falschen Ort, fand schliesslich aber doch die Lösung: Zwei Sägeschnitte oberhalb der beiden Keile waren erforderlich, und die Schnitttiefe reichte bis zum Keil. Die letzten Sägeschnitte wurden nur noch in eine Richtung – nach hinten – ausgeführt, bis die Keile hinausgeschoben wurden. Danach konnte der Metallbalken schliesslich nach oben gehoben werden.

Umbau

Bei der Internetrecherche fanden sich verschiedene starke Ausführungen von Prellböcken, die alle auf den nach oben gebogenen Gleisprofilen basieren. Die leichteste Bauweise benötigt lediglich den quer montierten Holzbalken, stärkere Ausführungen verfügen über x-förmige Metalltraversen, welche die Gleisprofile hinten quer verbinden. Alternativ oder zusätzlich sind die Gleisprofile auch unten verbunden. Da die Märklingleisprofile sowieso überdimensioniert sind, sollten die Prellböcke als möglichst stabile Versionen nachgebildet werden. Für die X-Versteifung kamen $1,0 \times 0,5$ mm starke Kunststoffprofile zur Anwendung, als Verbindung der Gleise in Längsrichtung

dienten $1,5 \times 0,8$ mm messende U-Profile, ebenfalls aus Kunststoff. Zum Bemalen kam von Revell die Erdfarbe Nr. 87 zum Einsatz, weil es meiner Meinung nach die Farbe von rostigen Gleisen am besten trifft und auch die Streckengleise damit gealtert wurden.

Die Querbalken bestehen originalgetreu aus einem Holzprofil mit den Massen $5,0 \times 2,0$ mm und einer Breite von 33,0 mm.

Die Balken wurden mit stark verdünnter schwarzbrauner Farbe gebeizt und nach dem Trocknen mit Sandpapier leicht verschliffen, um die Holzmaserung wieder zum Leben zu erwecken. Die Fettflecken der Puffer wurden mit den ausgebauten Pufferbalken, die vorher anthrazitfarben bepinselt wurden, aufgebracht. Mit Farbstiften und Pulverfarben wurden die Fettspuren verfeinert und die Balken weiter



Zwei Schnitte oberhalb der sichtbaren Schlitzes sind zur Entfernung der Balken erforderlich.



Je nach Belastbarkeit werden die Gleise verstrebt und/oder auf Schwellenhöhe verbunden.



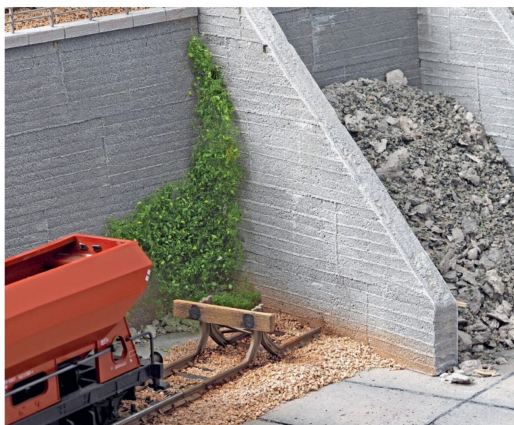
An schwerer zugänglichen Stellen wird auf die unteren Gleisverbindungen verzichtet.



Die Holzbohlen entstehen aus gealterten Holzprofilen, die fettigen Stellen sind obligatorisch.



Zur Montage wird eine Lehre konstruiert, Zweikomponentenleim schafft die Verbindung.



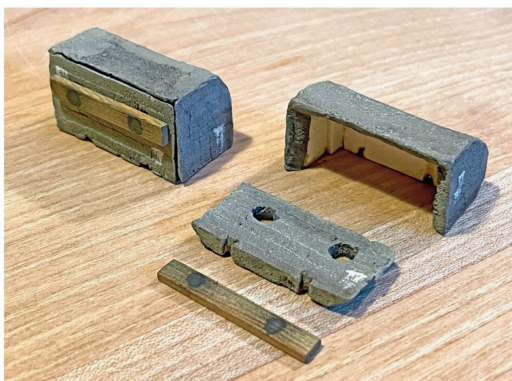
Der fertige Prellbock leichterer Bauart ohne untere Gleisverbindung.



Diese Prellböcke in der Ansicht von hinten verdeutlichen die X-Versteifung.



Die Betonprellböcke werden an gut zugänglichen Stellen angepasst.




Nach den Spachtelarbeiten und der Farbgebung und vor der Montage.

gealtert. Zur exakt horizontalen Montage der Balken auf der richtigen Höhe wurde eine Lehre aus Karton und Bastelplatten zusammengeklebt, zum Befestigen der Balken wurde Zweikomponentenkleber verwendet.

Betonbauweise

An schwer zugänglichen Stellen konnte natürlich die Säge nicht angesetzt werden, und es musste eine alternative Lösung gefunden werden, um das Spielzeughafte am Prellbock verschwinden zu lassen. Eine Nachbildung von Betonblöcken bot sich an: Mit den beliebten 5-mm-Sandwich-Schaumstoffplatten sollte eine Verkleidung entstehen – dem Material, aus dem auch Modellbaumeister Emmanuel Nouaillier seine Kunstwerke entstehen lässt.

Der ganze Zusammenbau wurde an einem gut zugänglichen Prellbock als Muster ausgeführt – erst die Endmontage geschah an der weniger gut zugänglichen Stelle. Am Märklinprellbock mussten diesmal lediglich die Puffer entfernt werden, danach blieb er jedoch unangetastet. Die Masse der Betonblöcke orientierte sich an der Breite und Höhe des Metallbalkens, der verdeckt werden sollte. Die Breite der Blöcke beträgt 38,0 mm, die Tiefe 20,0 mm und die Höhe 21,0 mm, hinten oben ist der Betonblock um 45° abgeschrägt. Das Zusammenbauen der Blöcke gestaltete sich etwas knifflig, denn alle Teile mussten an den Rändern auf Gehrung geschnitten werden, um unschöne Nähte möglichst zu vermeiden.

Die äussere Kartonschicht wurde aus Stabilitätsgründen vorerst nicht entfernt. Wie auf den Bildern zu erkennen ist, wurden nur die hinteren Teile verklebt, die vordere Wand mit dem Pufferbalken blieb bis zuletzt separat. Sie bekam zwei Löcher zur Aufnahme der Pufferhülsen, die durch den Holzbalken verdeckt wurden. Damit blieb die Stabilität des Prellbocks erhalten, obwohl der Betonblock aus Schaumstoff natürlich nicht stabil ist. Sollte tatsächlich mal ein Wagen in den Prellbock fahren, würde der Holzbalken die Kräfte auf den Metallbalken im Inneren der Verkleidung abgeben. Zum Schluss mussten allfällige Spalten im Bodenbereich mit Schotter oder Büschen getarnt werden. 

Unter der Betonkuppe verbirgt sich weiterhin die stabile Märklinkonstruktion.



Ein letzter Blick auf den «Urprellbock», bevor die «Kiste» geschlossen wird.



Gummibänder sorgen für den Halt, während der Kleber trocknen kann.



Bau | Der kunstvolle (Um-)Bau einer Stahlbrücke im Massstab 1:87

Über den Tellerrand hinausschauen



Antoine Pruvost wollte nicht bloss eine Brücke «out of the box» bauen, sondern gleich so etwas wie ein Kunstwerk erschaffen. Hier zeigt der Modellbaumeister Schritt für Schritt, wie er das gemacht hat. Die Inspiration in der realen Welt hat dabei eine wesentliche Rolle gespielt. Und auch Pruvosts Airbrush.





Von Antoine Pruvost (Text/Fotos) und
Zoltan Tamassy (Übersetzung aus dem Englischen)

Brücken spiegeln oft die Genialität ihrer Konstrukteure wider. Ob sie über Strassen, Flüsse oder Schienen führen, ob es ein Viadukt oder ein Aquädukt ist, ihr Design ist immer einzigartig. Die logische Folge für uns Modellbauer: Die Reproduktion von Brücken erfordert Fachwissen bei der Wahl der Materialien, der Platzierung auf der Anlage, aber vor allem bei ihrer Integration in die Umgebung.

Mein Ziel ist es hier nicht nur, den Zusammenbau einer Brücke Schritt für Schritt zu beschreiben. Sondern auch, das Bewusstsein für den Wert eines solchen Modells zu schärfen. Die Integration in die Anlage muss durchdacht sein, die Inszenierung erfordert eine gute Vorbereitung und Inspiration durch den Besuch von Brücken in der realen Welt. Mit Kamera und Stativ in der Hand besuchte ich also mehrmals und zu allen Jahreszeiten eine Brücke, um mich vor Ort ins Thema zu vertiefen und die notwendigen Dokumentationen zu sammeln.

Diese Stahlbrücke ist über 30 Meter lang, wird von drei Stützen getragen und führt über einen Fluss bei Cocherel östlich von Paris.



Die Struktur ist robust, aber von Rost befallen, die Farbe ist verblasst. Die Gleise sind auf Holzschwellen gelagert.

Diese Arbeit basiert im Wesentlichen auf einem kommerziellen Bausatz der Firma Decapod mit der Artikelnummer 2302, einer Brücke mit Doppelgleisen in H0. Unsere Anlage ist in den 2000er-Jahren ange-

siedelt. Das eine Gleis wird entfernt bzw. die beiden Brückenteile werden aneinandergefügt, um eine einzige Brücke zu bilden, deren Länge unserem realen Vorbild entspricht. Dies erfordert zusätzliche Überle-

gungen bei der Gestaltung des Bauwerks, bietet dem Modelleisenbahnliebhaber jedoch einen originellen Ansatz, da das Mauerwerk eigentlich für zwei parallele Brücken ausgelegt ist.

Die dunkelgraue Farbe ist auf der Unterseite der Brücke viel besser erhalten geblieben als auf der Oberseite.



Die Brückenstreben zeigen leichte Korrosionsspuren, insbesondere an den Nieten. Dies vermischt sich mit grünlichen Tönen von Moos und Feuchtigkeit.

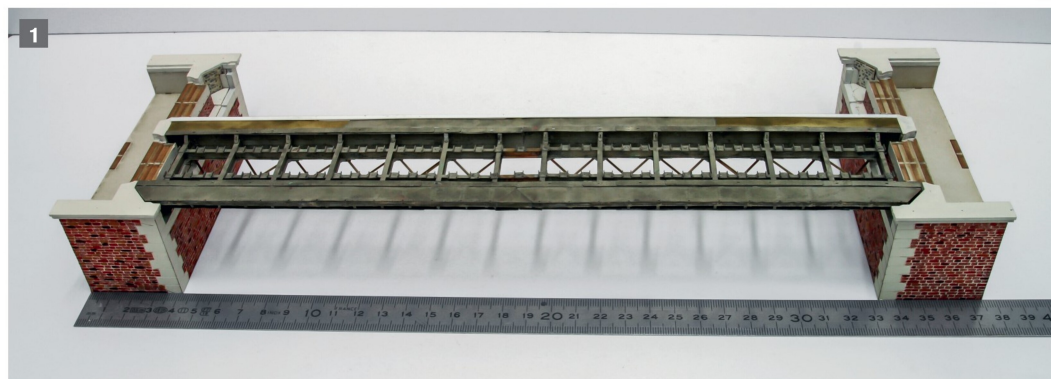


Bild 1: Der Zusammenbau der einzelnen Brückenteile erfolgt unter genauer Beachtung der Bauanleitung. Sie ist gut detailliert, aber es braucht eine Portion Geduld und Geschicklichkeit. Anschließend werden die beiden Unterbaugruppen präzise aneinandergesetzt und verklebt. Um Ab-

wechslung in das zermürbende Entgraten und Bearbeiten der Gitterstruktur zu bringen, werden zwischendurch die Stützen gemäss der Anleitung zusammengebaut. Die Bauphasen erfordern Zeit und Überlegungen bezüglich der Reihenfolge der Montage und natürlich geeignetes Werkzeug.

Die Brücken verbinde ich teilweise mit einem Schweißgerät vom Typ SRE (elektrisches Widerstandsschweissen). Zusammengebaut und für eine Aufnahme auf den Stützen platziert, misst die Struktur insgesamt 375 mm und benötigt daher eine weitere, zentrale Stütze.

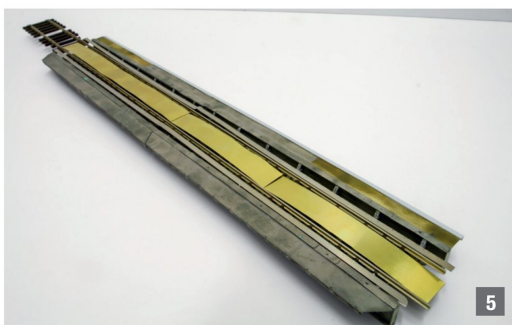
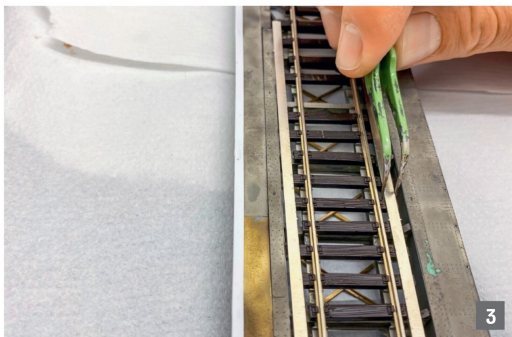


Bild 2: Die Anpassung geht weiter, indem ich die Stahlplatten simuliere, welche die Schwellen abdecken. Zunächst stelle ich die schmalere Teile aus dem Restmaterial des Fotoätzbogens des Bausatzes her. Ich prüfe, ob die Breite der Platten identisch ist, dann entgrate ich sie. Schliesslich schneide ich vier identische Stücke aus und kratze sie mit Schleifmittel an, damit die Farbe besser haftet.

Bild 3: Ich vergewissere mich, dass die ausgeschnittenen Teile gut hineinpassen.

Bild 4: Der Raum zwischen den Schienen wird mit 0,05 mm dicken Messingstreifen ausgekleidet. Ich zeichne die gewünschten Masse genau auf den Streifen auf, kratze die Bleistiftlinie ganz leicht an und schneide dann unter Zuhilfenahme eines Lineals mit einer scharfen Klinge. Achten Sie darauf, den Streifen nicht zu verbiegen oder zu verdrehen, denn es besteht die Gefahr einer irreversiblen Verformung.

Bild 5: Um alle Schwellen auf der gesamten Länge der Brücke zu bedecken, stelle ich vier identische Stücke her. Sie werden so zugeschnitten, dass sie auf den Widerlagern aufliegen. Deshalb ragen sie über die Gesamtlänge der Brücke hinaus.

Bild 6: Sind alle Teile an ihrem Platz, bereite ich meine Airbrush für die erste Farbschicht vor. Sie ist mit einer 0,5-mm-Nadel ausgestattet und hat einen konstanten Druck von 2,5 bar. Ich gebe drei bis vier Pinsel voll mit Humbrol Nr. 64 Hellgrau, matt, in einen Becher und füge fünf bis sechs Tropfen Verdüner derselben Marke mit einer Pipette hinzu. Alles wird gut vermischt, und ich vergewissere mich, dass die Farbe nicht zu flüssig ist. Sonst besteht die Gefahr von unansehnlichen Tropfen und zu viel Farbe in den Ecken und Winkeln.

Bild 7: Ich sprühe die Farbe in einem Abstand von höchstens 5 cm auf das Modell, wobei ich mit einer Hand die Brücke und

mit der anderen die Airbrush festhalte. Bei diesem Sprühvorgang sind meine beiden Hände ständig in Bewegung, um sicherzustellen, dass alle Ecken des Werks eingefärbt werden. Ich beginne an der Unterseite und achte darauf, alle Rahmen und Abstandshalter zu bedecken, indem ich mich langsam von rechts nach links bewege. Sobald die Unterseite und die Seiten bemalt sind, konzentriere ich mich auf die Oberseite der Brücke. Da dies der am stärksten exponierte Teil ist, sind hier keine Fehler bei der Handhabung der Airbrush erlaubt. Ich gehe auf die gleiche Weise vor, mit einem dünnen Sprühstrahl, langsam von rechts nach links. Ich überziehe die genieteten Leisten mit einem Farbspritzer und lackiere nacheinander und in der gleichen Farbe die zuvor geschnittenen Leisten sowie anderes Zubehör wie das Geländer. Obwohl die Sprühfarbe sehr dünn ist und sich schnell trocken anfühlt, lasse ich die Brücke mehrere Stunden lang staubfrei liegen, bevor ich sie weiterbearbeite.

Bild 8: Nach dem Trocknen der ersten Farbschicht fahre ich mit einer cremefarbenen Acrylfarbe von Prince August, Nr. 820 White Break, fort, die ich mit dem entsprechenden Verdünner derselben Marke (Nr. P061) verdünne, bis eine milchige Konsistenz erreicht ist. Ich trage sie ungleichmässig auf, um einen Kontrast zur ersten Farbschicht zu schaffen.

Bild 9: Auch an der Seite der Brücke bleibt die Düse meiner Airbrush beim Sprühen der Farbe höchstens 5 cm entfernt, und der Druck meines Kompressors ist derselbe. Ich habe mich jedoch für eine Airbrush mit einer 0,2-mm-Nadel entschieden, um präziser arbeiten zu können und die Ecken der Brücke zu erreichen.

Bild 10: Die nicht ganz weisse Farbe ist an den Seiten der Brücke deutlich sichtbar.

Um eine allzu gleichmässige Wiedergabe des Ganzen zu vermeiden, akzentuiere ich einige Stellen, um zwar das Grundgrau zu übersprühen, aber es dabei nicht ganz zu

verdecken. An anderen Stellen lasse ich die Originalfarbe stehen. Nach diesem Schritt sieht die Brücke aus, als sei sie von Sonne und Regen ausgelagt worden.



6



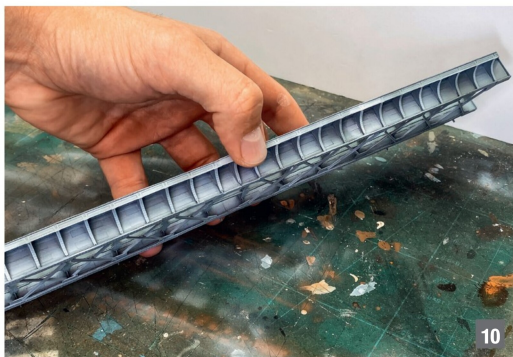
7



8



9



10

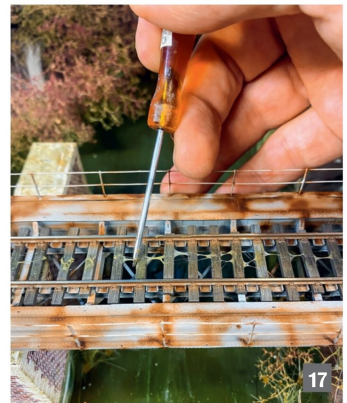


Bild 11: Der Rost, der auf realen Brücken jeweils deutlich sichtbar ist, wird in zwei Schritten reproduziert. Immer noch mit meiner Airbrush und ihrer 0,2-mm-Nadel ausgerüstet, trage ich die klare Oxidfarbe Nr. 129 von Prince August auf die gleiche Weise wie im vorherigen Schritt auf. Das heisst aus der Nähe, mit leichtem Sprühen, und zwar so, dass die beiden vorherigen Schichten noch durchscheinen. Ich trage die Farbe vorzugsweise auf die genieteten Bänder und die grossen glatten Flächen

auf der Oberseite der Brücke auf und achte darauf, dass alles harmonisch wirkt.

Bild 12: In ähnlicher Weise färbe ich alle anderen Teile der Brücke, wie die Stahlplatten und die Geländer.

Bild 13: Dann trage ich eine Schicht der braunroten Grundierung Nr. 039 von Prince August auf, um die Oxidfarbe teilweise zu überdecken. Ich sprühe die Farbe in mehreren aufeinanderfolgenden Durchgängen

mit 1 cm Abstand auf die gewünschte Stelle auf, bis die Oberfläche dunkel ist. Ich arbeite in kleinen Abschnitten und habe während der gesamten Arbeit immer eine Vorstellung vom Endergebnis. Weil die Unterseite am Ende kaum zu sehen ist, lohnt es sich, dort zu üben.

Bild 14: Die sichtbare Seite wird mit Rosttönen akzentuiert, vor allem in den Vertiefungen und an den Nietlinien. Ich nutze die Gelegenheit, um zwei oder drei isolierte Rost-

flecken zu schaffen, immer noch mit der Airbrush. Es genügt ein kurzer Druck auf den Abzug, wobei die Düse fast auf der Unterlage kleben soll. Die Platten, die zwischen die Schienen und die Leitplanken zu liegen kommen, erhalten die gleiche Behandlung, um das Farbbild zu vereinheitlichen.

Bild 15: Ist die Lackierung abgeschlossen, kommt die Zeit für den endgültigen Aufbau auf den Stützen sowie der Anlage. Das Code-75-Gleis von PECO wird in die dafür vorgesehenen Zwischenräume auf der Brücke gelegt, nachdem die Schiene zuvor in braunen Rosttönen eingefärbt wurde. Anschließend und nachdem die Brücke auf den Stützen verankert ist, bestreiche ich das Gleis mit einem Spachtel mit Kleber, wobei ich ein Überlaufen vermeide. Den Kleber lasse ich 15 Minuten lang trocknen.

Bild 16: Gleichzeitig bestreiche ich auch die Rückseite der Stahlbleche mit Kleber und lasse sie ebenfalls 15 Minuten lang trocknen.

Bild 17: Fühlt sich der Kleber trocken an, benutze ich einen kleinen Schraubenzieher, um den Überschuss zwischen den Schwellen zu entfernen. Sie können für




diese Übung auch eine kleine Klinge verwenden. Dann werden die Stahlplatten an die entsprechenden Stellen gelegt und vorsichtig festgedrückt.

Bild 18: Die Brücke ist fest mit den Stützen verbunden, das Gleis verlegt, die Stahlplatten sind angeklebt. In einem weiteren Beitrag werde ich zeigen, wie ich die Flusslandschaft rund um die Brücke gestalte.

Fazit

Diese wenigen Schritte zur Umgestaltung eines bereits sehr detaillierten Bausatzes

bieten die Möglichkeit, über den Tellerrand hinauszuschauen. Holen Sie sich die Inspiration in der Realität, zum Beispiel während einer Zugfahrt. Hier wird die Kreativität des Modellbauers so richtig angeregt. Die Zugfahrt bringt ihn dazu, über die Möglichkeiten der Anpassung eines kommerziellen Bausatzes nachzudenken und Dokumentationen über das Vorbild einzuholen. Die Farben für die Verwitterung und 100 Prozent Airbrush sorgen für Finesse und Ästhetik. Vor der Arbeit an solch einem komplexen Modell ist aber ein wenig Übung erforderlich. 





Bau | Bau des RhB-Abtritts Spinas von Modellbahnwerkstatt in Spur 0

Nicht nur ein Toilettenhäuschen

LOKI-Autor Eckart Erb hat den Abtritt Spinas von Modellbahnwerkstatt nicht nur einfach zusammengebaut. Er hat dem stillen Bündner Modell-Örtchen auch gleich den Luxus interessanter Detaillierungen angedeihen lassen. So birgt das Laser-cut-Set gar das Potenzial, das Schmuckstück jeder RhB-Anlage im Massstab 1:45 zu werden.

Von Eckart Erb (Text/Fotos)

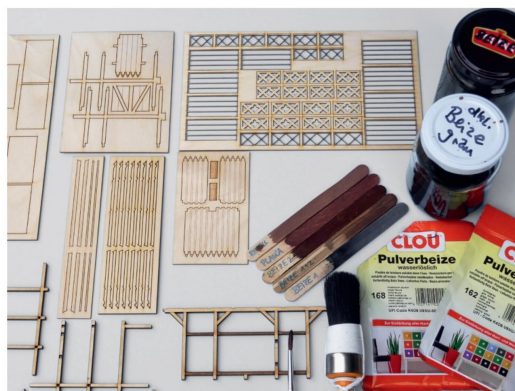
Thomas Ermels von Modellbahnwerkstatt hat ein grosses Herz für Schmalspurbahnen und ihre besonderen Modellwünsche. So bietet der Wuppertaler Hersteller von Laser-cut-Modellen den Liebhabern der Harzer Schmalspurbahnen exakt passende H0-Bahnhofsgebäude und den Freunden der Rhätischen Bahn (RhB) typische eidgenössische Bahn- und Wohnge-

bäude in den Spuren H0 und 0. Im Massstab 1:45 hat Ermels diesen Sommer den Abtritt Spinas (Art.-Nr. 1585) ausgeliefert.

Das Vorbild

Der Bahnhof Spinas der RhB geriet 2019 in den Blick der Öffentlichkeit: Bedingt durch den Neubau des Albulatunnels wurde das Bahnhofsgebäude aus der Entstehungszeit

der Bahnlinie spektakulär angehoben und um 112 cm verschoben. Das weiter hinten stehende Toilettengebäude, das hier als Modellthema dienen soll, fand dabei weniger Beachtung. Solche historischen Holzgebäude, früher als «Abtritt» bezeichnet, waren für die Reisenden einst unverzichtbar und gehörten zum Bahnhofsalltag. Heute existieren nur noch zwei Gebäude dieses



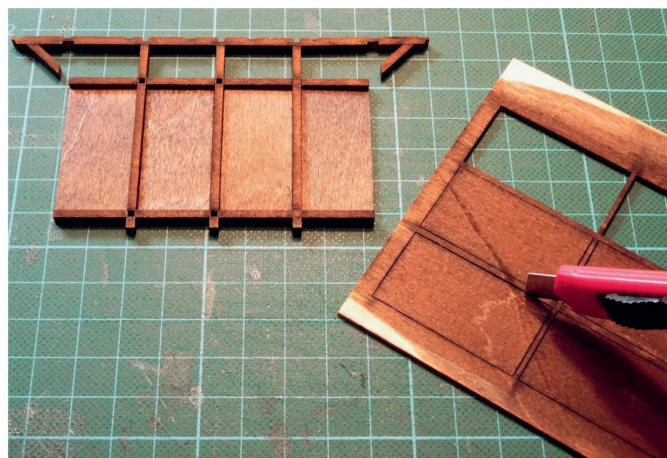
Zunächst sollte man sich mit Bausatz und Materialien vertraut machen.



Es ergibt Sinn, das Beizen vorher an einem Reststück auszuprobieren.



Ein probeweises Zusammenstecken ohne Verklebung schafft Klarheit über die Konstruktion.



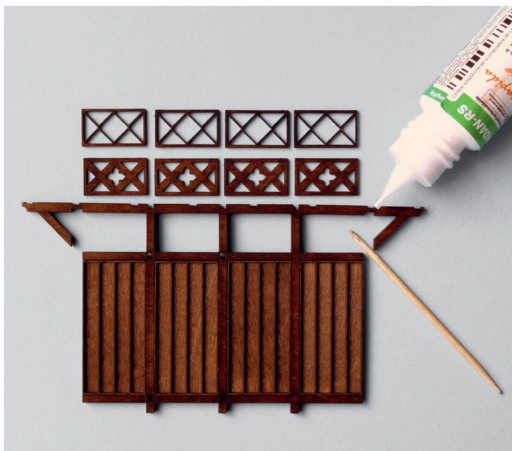
Typs, in Stugl/Stuls und in Spinas. Für ihre Architektur kennzeichnend sind insbesondere ihre kunstvoll gestalteten offenen Oberlichter auf allen vier Seiten, die der Belüftung und Belichtung gleichermassen dienen, sowie die Einteilung in drei Funktionsräume mit einem seitlichen Vorraum, der geschlechtergetrennte Nutzungszugänge erlaubt. Wegen der extremen Witterungsverhältnisse im alpinen Winter auf einer Höhe von mehr als 1800 Metern über Meer ist das Dach, besonders auf der Gangseite, sehr weit heruntergezogen. Wer einmal ein Winterfoto davon gesehen hat, weiss, welche meterhohen Schneelasten das kleine Bauwerk bisweilen zu tragen hat.

Das Herstellerteam hat beide Vorbildgebäude sorgfältig vermessen und fotografisch dokumentiert, um das Original als massstäblich verkleinertes Modell authentisch reproduzieren zu können. Präzision und Passung der Laser-cut-Konstruktionen sind bei Modellbahnwerkstatt bekanntermassen hervorragend, sodass der Bastelspass wohl ohne Verdruss gelingen sollte. Während es sich bei den bisherigen Gebäudemodellen des Herstellers vorwiegend um Bauteile aus hochwertigem Architekturkarton handelte, beschreitet Modellbahnwerkstatt mit dem aktuellen Bausatz des Abtritts Spinas nun einen neuen Weg.

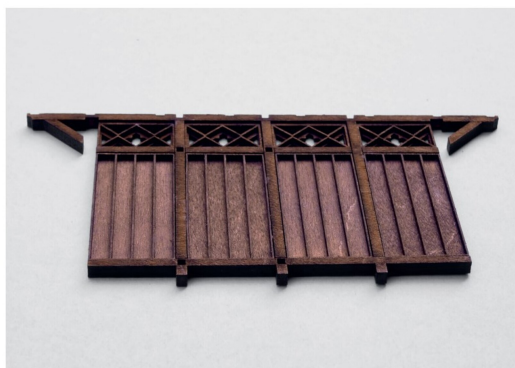
Gebeizte Plättchen aus Sperrholz füllen die Gefache der Fachwerkwände als untere Schicht.



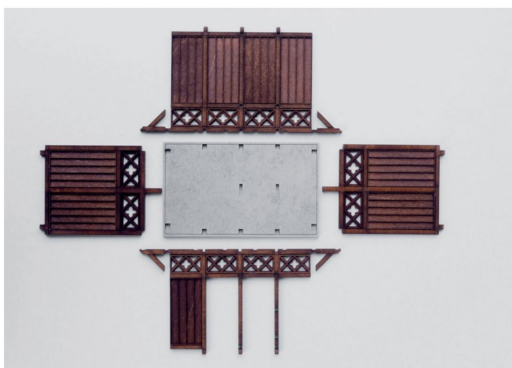
Darüber werden die feinst gelaserten Deckleisten geklebt.



Auch die zierlichen Gitter der Oberlichter sind zweilagig auszuführen.



Die Schrägsicht verdeutlicht die hohe Plastizität der Wandfläche.



Die fertigen Aussenwände gruppieren sich um die stabile MDF-Grundplatte.



Die drei Teilbaugruppen werden im nächsten Schritt zum Gebäudekorpus zusammengefügt.

Der Zusammenbau

Das Modell besteht ganz aus sehr präzise gelasertem, bis zu 0,8 mm dünnem dreischichtigem Sperrholz. Das Material Holz entspricht also auch hier bewusst dem grossen Vorbild. Die detaillierte Bauanleitung, die alle erforderlichen Bastelschritte empfiehlt, die Holzteile vor dem Zusammenbau zu beizen, um die schöne, feine Holzmaserung hervortreten zu lassen. Mit preisgünstiger Pulverbeize aus dem Baumarkt wurden einige Versuche an Reststücken unternommen. Zuletzt erwies sich eine Mischung aus Nussbaum, dunkel, und Dunkelgrau als zielführend. Nach zwei Beizun-

gen, in denen die nach Vorschrift mit Wasser angerührte Lasur in die Holzoberfläche einzieht, kann eventuell überschüssiges Farbmaterial noch mit einem weichen Baumwollappen entfernt werden. Ein Verziehen der Sperrholzteile ergab sich erfreulicherweise nur bei einem Bauteil. Dieses wurde erneut beidseitig befeuchtet und danach über Nacht zwischen zwei schweren Büchern getrocknet. So löste sich dieses Problem quasi im Schlaf.

Die zahlreichen Bauteile lassen sich dank der bebilderten Anleitung gut zuordnen und sind nach dem Beizen je nach Baufortschritt Stück für Stück mit einem scharfen Cutter oder Skalpell aus der Trägerplatte zu lösen. Um die Konstruktion des Holzhauses genau zu verstehen, habe ich die vier Fachwerkwandrahmen und die Zaunwand zunächst vorsichtig probeweise auf der stabilen MDF-Grundplatte zusammengesteckt. Das Bauprinzip besteht wie beim Vorbild darin, die offenen Gefache der vier Fachwerkwände in zwei Lagen mit Holzplatten und Deckleisten zu füllen. Diese werden vom Träger abgeschnitten und mit sehr wenig schnell abbindendem Holzleim zügig eingeklebt (z. B. Bindan RS). So entstehen passgenau zwei Stirn- und zwei Seitenwände, letztere auf einer Seite mit drei Wandöffnungen für die Zugänge zur Damen- und zur Herrentoilette sowie zum Pissoir. Nach dem Errichten der Aussenwände mit ihren sehr markanten, kunstvollen Oberlichtgittern definieren zwei von oben einzusetzende Innenwände die Raumnutzung des Gebäudes. Abschliessend findet der Firstbalken, aufgesetzt mit feinsten Klebpunkten, an der Dachspitze seinen Halt.



Die sogenannte Schamwand, die einst den Blick vorübergehender Reisender auf die Toilettenbenutzer verhindern sollte, wird separat mit drei Zaunflächen auf einem Pfostengerüst errichtet. Sie besitzt eine steckbare Zwischenwand und ist damit an das eigentliche Gebäude anzukleben. Oberhalb der Schamwand werden die typischen geschlechtertrennenden Toilettenschilder «Männer» bzw. «Frauen» angebracht. Ein vorsichtiges Abschleifen der Beize von den erhabenen Buchstaben mit feinem Schleifpapier legt zuvor die Schriftzüge frei. Ein weiteres Hervorheben der Schrift durch einen weissen Farbauftrag ist ebenfalls möglich.

Individuelle Lösungen

Nun möchte man sich bei den grösseren Spuren allerdings gerne auch den Luxus weiterer Detaillierungen gönnen: Nach Vorbildfotos entstanden so aus Karton (alternativ Blech) die Spritzwände für das Pissoir samt Bodenrost (aus Wellpolystyrol) und zwei Plumpsklo-Einbauten aus Sperrholzresten (Sitzhöhe ca. 1 cm = 45 cm beim Vorbild). Jetzt erst kann man sich die vorbildgetreue Nutzung des kleinen Gebäudes wirklich lebhaft vorstellen!

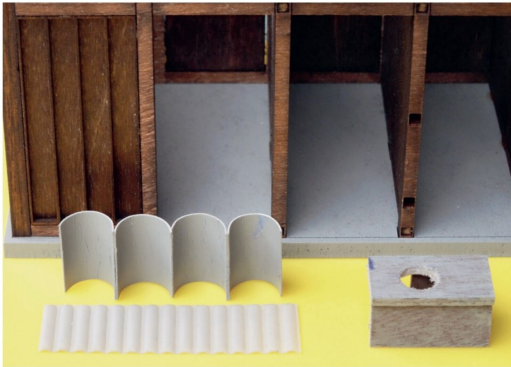
Anschliessend werden die beiliegenden Dachsparren noch bis auf die beiden mittleren mit wenigen Klebpunkten montiert, und die filigrane Zimmermannskunst



Für die Balkenmontage müssen winzige Klebstofftröpfchen genügen.



Die noch unvollständige Schamwand schützt vor unerwünschter Einsicht.



Selbst angefertigte Detailelemente ergänzen den sonst leeren Innenraum.



Bei offenem Dach lassen sich die Toiletteneinbauten gut erkennen.



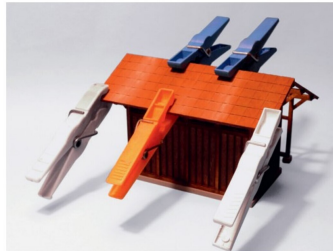
Die mittleren Dachsparren sind bewusst ausgelassen worden.



Die Wände erhalten mittels Pulverfarben eine sanfte Verwitterung.



Das zweilagige Dach benötigt eine rotbraune Dachfarbe. Später wird es leicht gealtert.



Der kleine Dachteil wird fest montiert und bis zum Trocknen mit Klammern angepresst.



Dagegen bleibt das grössere Schleppdach links abnehmbar und ist nur lose aufgelegt.

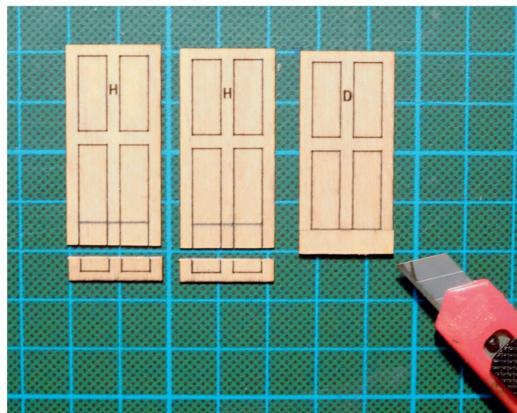
des Bausatzes begeistert den Erbauer sehr schnell. Angesichts dieser faszinierenden Detailqualität stellt sich dem Besitzer des Modells dann aber auch die entscheidende Gewissensfrage: Wenn das Dach am Ende aufgeklebt ist, sehe ich viele dieser zierlichen Details doch gar nicht mehr; reicht mir das blossе Wissen um ihre Existenz denn aus? In Beantwortung dieser Frage reifte der Entschluss, das grössere Dachteil abnehmbar zu gestalten und die Dachkonstruktion sowie das anschauliche Innenleben des Gebäudes mit seinen schönen Details dem Betrachter zum Beispiel in

Form von Reparaturarbeiten am Dachstuhl von aussen einsehbar zu präsentieren.

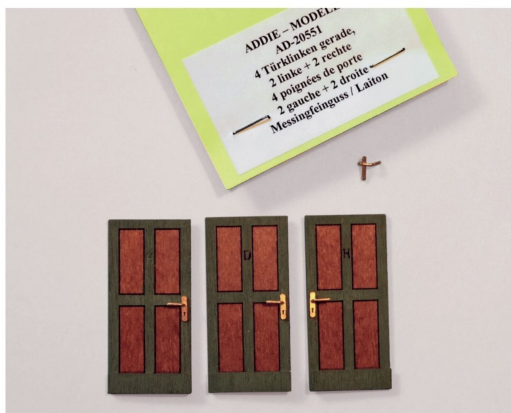
Zu diesem Zwecke wurde die als Holzblech bezeichnete, gepresste Dachfläche mit Ziegelplattenstruktur mit wasserfreier, matter Revell-Farbe rot eingefärbt und später noch mit Vallejo-Pulverfarben leicht gealtert. Während die kleine Dachfläche fest mit den Sparren verklebt wurde, bleibt der grössere Dachteil, das Schleppdach, abnehmbar. Es liegt gehalten von zwei kleinen Quadratstücken (3 × 3 mm) nur lose auf den Sparren auf. Alternativ liessen sich auch kleine Magnete im selben Format ver-

wenden. Durch das Fehlen der beiden mittleren Dachsparren ist auf dieser Seite bei Abnahme der Dachfläche ein guter Einblick in das Innere der Toilettenräume gewährleistet.

Türen liegen dem Bausatz leider nicht bei. Der Hersteller hat sie bei seiner Recherche vor Ort wohl schlichtweg nicht vorgefunden. Geeignete Holztüren mit gelaseter Struktur lassen sich aber zum Beispiel bei der Firma Zapf aus Meschede (D) ordern. Nach dem Kürzen in der Höhe passen sie exakt. Selbst gefertigte Scharniere aus 0,5-mm-Messingdraht sowie schöne Mes-



Die Türen können nachgerüstet und in der Höhe angepasst werden.



Das perfekte Finish bilden die überaus zierlichen Türschilder und -griffe.

singtürgriffe von Addie-Modellbau (D) lassen sich gegebenenfalls noch individuell ergänzen.

Fazit

Das Highlight des kleinen Modells ist und bleibt zweifellos seine beeindruckende Zimmermannskunst, die dieses zunächst unscheinbare Nebengebäude bei geeigneter Präsentation wirklich zu einem echten Schmuckstück auf der Anlage machen kann. Dazu trägt auch der Einsatz der fleissigen Bündner Zimmermannsleute bei. Die charakterstarken Miniaturfiguren aus Weissmetall entstammen der englischen Phoenix-Produktion und sind heutzutage leider nur noch selten erhältlich (S&D Models, GB).

Das zunächst nur für Spur 0 aufgelegte Holzmodell Spinax ist bei ausreichender Nachfrage auch in Spur H0 denkbar, lässt der Hersteller auf Anfrage wissen. Und gespannt sein darf man schon auf den nächsten Schritt in der neuen Reihe seiner Holzmodelle: Der Bahnhof Rueun der RhB in Spur 0 ist in entsprechender Bauweise bereits für den Herbst 2022 angekündigt worden. 🚫

www.die-modellbahnwerkstatt.de

www.te-miniatur-shop.de

www.te-miniatur.de



Die Schilder oberhalb der Schamwand kennzeichnen das Gebäude klar als Toilettenhäuschen.





Porträt | Der höchste Bahnhof der Rhätischen Bahn in Spur H0m

Prossima fermata Ospizio Bernina

Wer in die faszinierende Modellwelt von Pascal Marolf rund um den höchstgelegenen Bahnhof der Rhätischen Bahn eintaucht, der kann es kaum glauben, dass der Erbauer erst nach acht Jahren Anlagenbau zum ersten Mal den Berninapass besucht hat.



Anlage

Von Pascal Marolf (Text) und Stefan Treier (Fotos)

Die Modelleisenbahn faszinierte mich schon von Kindesbeinen an. Aufgewachsen im Berner Seeland baute ich zusammen mit meinem Vater verschiedene Märklin H0-Anlagen in meinem Elternhaus. Mit dem Bau eines Eigenheimes im solothurnischen Gäu im Jahr 2001 konnte

ich endlich mit dem Bau einer eigenen Anlage nach Vorbild der Lötschberg-Nordrampe rund um die Station Blausee-Mitholz beginnen.

So richtig glücklich wurde ich allerdings mit der Wechselstromanlage nie. Die teils schlecht funktionierenden Übergänge der

einzelnen Anlagensegmente und Probleme mit den Rückmeldungen bestärkten mich darin, noch einmal ganz neu anzufangen. So kam es, dass ich mich 2010 gänzlich von der BLS-Anlage und den Märklinmodellen verabschiedete und ins Lager der «Schmal-spurbahner» wechselte.



Der Regionalzug aus Tirano hat eben Ospizio Bernina erreicht.



Mit dem Postauto geht es vom Bahnhofsvorplatz direkt nach Livigno.



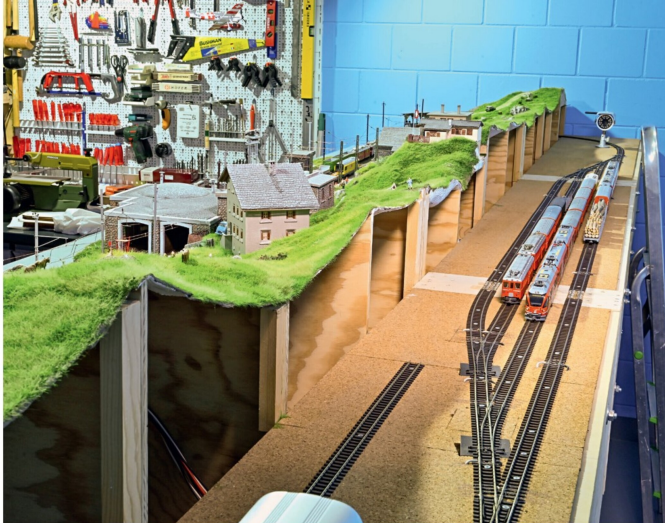
Auch der Allegra ABe 8/12 hat auf der Anlage von Pascal Marolf Einzug gehalten.

Hoch hinaus

Es folgte ab dem Jahr 2010 eine längere Planungsphase für meine H0m-Anlage, bei der sicherlich mein 40. Geburtstag Ende 2012 als Geburtsstunde meines BEMO-Fiebers gelten darf. Ich erhielt damals nämlich eine Startpackung Glacier-Express zum runden Geburtstag geschenkt.

Von Anfang an war klar, dass es diesmal eine kleine, einfache, überschaubare Anlage mit bescheidenem Schattenbahnhof werden soll. Mein Ziel war, eine einfache, funktionierende Anlage zu bauen, die – wo immer möglich – ohne viele Digitalkomponenten auskommt. Die Suche nach einem geeigneten Vorbild fokussierte sich bald einmal auf die Rhätische Bahn (RhB) und die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), bieten doch beide Bahngesellschaften unzählige gebirgige und landschaftlich unübertreffbar schöne Vorbilder und BEMO das entsprechend passende Rollmaterial. Da ich für meine künftige Anlage auch den Wunsch nach einem Gewässer hegte, war bald schon klar, dass ich bei meiner neuen Anlage als Thema die Berninapasshöhe wählen würde.

Diese Umgebung schien meinen Bedürfnissen nach einer kleinen Modellbahn mit See, Bahnhof, Bergen, Schattenbahnhof usw. vollends gerecht zu werden. Meine aktuelle Anlage wurde mit ein paar wenigen Änderungen im Bereich Schattenbahnhof und Position der Tunnels fast 1:1 nach einer Skizze gebaut, die mir ein deutscher Hobbykollege angefertigt hat (siehe Box). Vielleicht sollte an dieser Stelle noch kurz erwähnt werden, dass ich etwas mehr als acht Jahre erfolgreich an dieser Bernina-



Direkt hinter der Berninakulisse befindet sich der viergleisige Schattenbahnhof der Anlage.



Aus Alp Grüm kommend erreicht der Dienstzug in wenigen Augenblicken Ospizio Bernina.

Ospizio-Anlage gebaut habe, aber bis Sommer des vergangenen Jahres zuvor noch nie selbst auf dem Berninapass war. Sprich die ganze Anlage wurde mithilfe verschiedenster Fotos aus Büchern, Zeitschriften

oder dem Internet gebaut. Glücklicherweise darf ich auch jeweils auf sehr kompetente und äusserst hilfreiche Tipps und Ratschläge von Berninamodellbahnern aus verschiedenen Foren zählen.



Es sind auch kleine Fahrzeuge, die zu einem stimmigen Bild beitragen.



Noch gibt es für den Schneepflug jahreszeitbedingt keine Arbeit.



Auch neben den Geleisen gibt es am Bernina einiges zu sehen.



Kurze Picknickpause für das Wanderpärchen, bevor es auf den Zug geht.



Mit viel Liebe zum Detail gestaltet Pascal Marolf seine Berninawelt. Sogar die Sonnenschirme werben für ein typisches Bündner Getränk.

Alles ist fertig, wie geht's weiter?

Zwischenzeitlich ist die Anlage fertiggestellt. Aber wie sagt man doch so schön? Eine Anlage ist- oder wird nie fertig. Da gibt es ständig wieder was zu verbessern, um- oder anzubauen und zu optimieren. So auch bei mir und meiner Anlage!

Auf der einen Seite ist der Fuhrpark ständig gewachsen und wird es wohl auch weiterhin tun, auf der anderen Seite wurde der Platz für das Rollmaterial immer knapper und so stehe ich regelmässig vor der Qual der Wahl, welche Fahrzeuge auf der Anlage ihre Runden drehen dürfen und welche

aber in die Vitrine verbannt werden sollen. Um dem ein wenig entgegen zu wirken, beschloss ich kürzlich, die bestehende Anlage an ihrem Standort im Keller um 90 Grad abzdrehen und somit mehr Platz im Hobbyraum zu erhalten und die Anlage um- und ausbauen zu können.



Plan: U. Abramowski



Eckdaten

Massstab	1: 87	Weichenschaltung	Analog	Baubeginn	1.11.2012
Spurweite	H0m	Zentrale/Fahrstrom	Lenz LH100 Digital		(Beginn Planung Wintrack)
Gleise	Peco Steamline Code 75	Anlagengrösse	450 × 120 cm	Konstruktion	Spantenbau
Weichenantriebe	Peco PL10W mit Polarisierung PL15	Module	3 demontierbare Teile	Gebäude	(12 mm/15 mm Seapin)
		Nullebene Anlage	130 cm über Fussboden		HR – Modellbau; Eigenbau



Die kommenden Modellbahnzeiten, die sich bei mir infolge von Eigenheim mit Umschwung mehrheitlich auf die kältere Jahreszeit beschränken, werde ich der Erweiterung und dem Ausbau der Anlage widmen. Das heisst, im Rücken meiner Anlage sollen zwei weitere Schenkel mit der Station Alp Grüm, dem Val Pila sowie der Kreuzungsstelle Stablini entstehen.

Der Gleisplan dafür liegt bereits vor, und auch das schicke Bahnhofsgebäude von Alp Grüm mit integriertem Restaurant ist fertig gebaut und wartet nur noch darauf, in ein paar Jahren auf der erweiterten Anlage seinen Platz zu finden. 🚫

Ein Video von Pascal Marolfs
Anlage finden Sie
auf der LOKI-Website:

[https://loki.ch/de/
ospizio-bernina](https://loki.ch/de/ospizio-bernina)



Für den nach dem Fototermin begonnen Anlagen-
ausbau musste dieses Tunnelportal bereits weichen.

Porträt | Adi Rabensteiners österreichische Modellbahnwelt in 1:87

Kindheitserinnerungen

Die Eisenbahn hat Adi Rabensteiner schon immer fasziniert. Nach einem intensiven Arbeitsleben als Berufsmusiker konnte er sich nach seiner Frühpensionierung wieder intensiv seinem alten Hobby widmen. Entstanden ist dabei eine österreichische Modellbahnwelt gespickt mit Erinnerungen aus der eigenen Kindheit.



Auf der Schnellzugsdampflok 310.23 der kaiserlich-königlichen Staatsbahnen hat Rabensteiner einen Kurs als Heizer absolviert.



Foto: Adi Rabensteiner



Das Vorbild dieses schmucken Bahnwärterhauses findet sich an der Semmeringbahn der ÖBB.

Von Stefan Treier (Text) und Martin Meyer / Adi Rabensteiner (Fotos)

So richtig viel Zeit hatte Adi Rabensteiner während seines Berufslebens nie wirklich für sein Hobby Eisenbahn. Nach einem Musikstudium und intensiven Jahren als Berufsmusiker auf Achse zog es ihn vor über 40 Jahren in die Schweiz. Hier gründete er ein Tonstudio mit Musikverlag und arbeitete als Produzent mit verschiedensten Künstlerinnen und Künstlern zusammen. Vor ein paar Jahren leistete sich der Kärntner den Luxus einer Frühpensionierung: Denn noch sei er zu jung für die

AHV! Geniesse jetzt aber die Zeit für seine Hobbys: Aquaristik, Fischen und eben die Modelleisenbahn.

Die Leidenschaft für die Modellbahn

Besonders angetan hat es Rabensteiner die Schnellzugsdampflok 310.23 der kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen. Bei einer Sonderfahrt ins Heizhaus nach Strasshof bildete das dort erworbene Modell der 310.23 den Grundstein für seine Modelleisenbahnsammlung. Da er aber in



Mit viel Detailverliebtheit hat der Erbauer den Verkaufsraum der Metzgerei ausgestaltet.



seiner Arbeit derart ausgelastet war, bat er einen guten Freund in Wien, für ihn doch Modelle zu sammeln. Die Sammlung wuchs im Laufe der Zeit auf über 450 verschiedene Modelle nach österreichischem Vorbild an, hauptsächlich im Massstab 1:87, aber auch in 1:32 und 1:35. Die 310.23 faszinierte Adi Rabensteiner aber so sehr, dass er sich vor mehr als dreissig Jahren zum Hobbyheizer auf seiner Lieblingsmaschine ausbilden liess.

Eine Anlage entsteht

Kurz nach seiner Pensionierung lernte Rabensteiner Martin Meyer kennen, der unter dem Namen Felsenmeyer Bekanntheit als Modellbauer weit über die Landesgrenzen hinaus erreicht hat. Meyer brachte ihm rasch das nötige Know-how für den detaillierten Modellbau bei. Um das Erlernete auch umsetzen zu können, begann Rabensteiner mit dem Bau seiner Anlage. Für ihn war rasch klar, dass er dabei auf die Modulbauweise zurückgreifen würde. So entstanden in einer ungenutzten Garage vier Anlagensegmente von je 120 × 80 cm.

Thematisch ist die Anlage im Österreich der 1950er- bis 1970er-Jahre angesiedelt. Er baue halt das nach, was er noch aus seiner Kindheit kenne. Fast alle Bauten seien komplett im Eigenbau in Handarbeit entstanden. Bei ein paar Stadthäusern habe er aber aus Faulheit auf Bausätze zurückgegriffen, wie Rabensteiner schmunzelnd anführt.

Die Sache mit dem Bahnhof

Betriebsmittelpunkt auf der Anlage ist der Bahnhof von Wolfsberg im Lavanttal. Dies ist jener Bahnhof, den Rabensteiner schon seit frühester Kindheit kennt, ist es doch der Bahnhof seines Geburtsdorfes und seiner Jugend. Ursprünglich sollte der Bahnhof so gebaut werden, wie er ihn noch aus seiner Zeit in Kärnten kennt. Als er schon ein ganzes Jahr an dem zweistöckigen Gebäude mit Dachgeschoss gearbeitet hatte, vernahm er, dass der Bahnhof derzeit komplett umgebaut werde. Für Rabensteiner war sofort klar, dass er genau diesen Zustand des Umbaus nachbauen will. Denn wer hat schon eine Bahnhofsbaustelle auf seiner Anlage,

Schon gut besucht ist der Wochenmarkt gleich neben dem Bahnhof, auf dem Erzeugnisse der regionalen Landwirtschaft angeboten werden.



Die Auswirkungen des letzten Sturms sind auf der ganzen Anlage, hier beim zweigleisigen Lokomotivdepot, immer noch sehr gut sichtbar.



Auch das Dach des Sägewerks muss ausgebessert werden. Die Vögel in der Voliere blieben vom Unwetter glücklicherweise aber verschont.



Das Bahnhofsgebäude von Wolfsberg im Lavanttal spiegelt den Zustand der 1970er- und 1980er-Jahre wider.

Trotz den emsigen Bauarbeiten an Gleis 1 läuft auf Adi Rabensteiners Anlage der Bahnverkehr mit ein paar Gleisänderungen normal weiter.



Die von SGP Wien-Floridsdorf gebaute Diesellokomotive 2045.01 erreicht mit ihrem Regionalzug, bestehend aus drei Spantenwagen, Wolfsberg.





Man merkt der Anlagengestaltung an, wie hier beim Depot, dass beim Erbauer nicht nur der Fahrbetrieb auf seiner Modellbahn im Vordergrund steht.



Die vielen kleinen Details machen den besonderen Reiz der Anlage aus.




Im Sägewerk wurde früher noch viel Holz von Hand weiterverarbeitet.

Auch das Modell dieses Kärntner Bauernhofes wurde in kompletter Handarbeit selbst hergestellt.



bei der sogar ein paar Gleise gesperrt werden müssen?

Doch auch neben den Schienen fühlt man sich auf der Modellbahnanlage in die Heimat des Erbauers versetzt. Klar, dass hier ein typischer Kärntner Bauernhof samt umfangreichem Nutzvieh nicht fehlen darf. Fertig ist die Anlage noch lange nicht: Demnächst will Adi Rabensteiner seine Anlage um eine historische Burg und eine Kärntner Wassermühle ergänzen. 

Adi Rabensteiner ist auch Präsident des Vereins Diorama- und Modellbau (VDM). Er und seine Vereinskollegen stellen ihre Anlagen und Modellbauten im Rahmen der Gewerbeausstellung im aargauischen Muri vom 6. bis 9. Oktober 2022 aus. Weitere Informationen:



<https://www.diorama-modellbau.ch>

Für den Holzverlad am Sägewerk braucht es das grobe Geschütz.





Rollmaterial | Bau

Aus einer anderen Zeit

Horst Berneth berichtet über den Bau des Spurflugs X 4901 der Furka-Oberalp-Bahn (FO) im Massstab 1:87. Das Vorbild wurde während des Ersten Weltkrieges von der FO-Vorgängerin, der Brig-Furka-Disentis-Bahn, beschafft und war mit leichten Modifikationen bis 1994 in Betrieb.

Foto: Horst Berneth



Report | Gesichter

Ein Familienwerk

In einer Scheune in Arnegg (SG) hat der frühere Berufsschullehrer Heiri Schmid eine Spur-0-Anlage eingerichtet, auf der selbst gebaute Loks und Wagen verkehren. Beim Bau halfen sowohl sein Vater wie auch sein Sohn mit, im Betrieb und in der Gestaltung sind nun die Enkel aktiv.

Foto: Andreas Tschopp



Anlage | Porträt

Mehr als Angenstein

Den Grundstein für die Spur-N-Anlage von Fredy Schulze bildete das Diorama «Schloss Angenstein», mit dem er 1986 den ersten Preis an den Internationalen Modellbautagen im Verkehrshaus Luzern gewonnen hat. Danach entstand um das Schloss eine Anlage auf demselben hohen Niveau.

Foto: Stefan Treier

Ab 21. Oktober 2022 wieder bequem und vorzeitig im Abonnement. Am Kiosk etwa eine Woche später.

Aus Platzgründen oder aus aktuellem Anlass können einzelne der angekündigten Beiträge auf eine spätere Ausgabe verschoben werden.

Nr. 10 | 2022 (Oktober 2022)

42. Jahrgang

Erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Einzelnummer

Schweiz: CHF 15.50

Europa: EUR 12.90

Jahresabonnement

Jahresabo «Analog»

11 Printausgaben inkl. E-Paper des aktuellen Hefts, CHF 140.–

Jahresabo «Panorama»

11 Printausgaben inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 160.–

Jahresabo «Digital»

11 E-Paper inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 140.–

Auslandspreise: www.loki.ch

LOKI Spezial

Je nach Aktualität erscheinen pro Jahr ein bis zwei LOKI Spezial, die durch einen Dauerauftrag von den LOKI-Abonnenten günstiger bezogen werden können.

Abonnemente/Vertrieb/Adressänderungen

Stämpfli Verlag AG

Wolflistrasse 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, redaktion@loki.ch

Hans Roth

Telefon +41 (0)79 590 68 48 (MO–DO vormittags)

hans.roth@loki.ch, redaktion@loki.ch

Stefan Treier

Telefon +41 (0)77 409 20 88 (DI, MI und FR vormittags)

stefan.treier@loki.ch, redaktion@loki.ch

Postsendungen an die Redaktion

LOKI Magazin, c/o Hans Roth,

Mooshausstrasse 19, CH-3510 Konolfingen

Mediaberatung und -vermarktung

Stämpfli Kommunikation

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

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

Wolflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern

inserate@staempfli.com

Verlag

Stämpfli Verlag AG, Wolflistrasse 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 Kommunikation

Bildbearbeitung, Produktion und Druck

Stämpfli AG, Kommunikationsunternehmen

Wolflistrasse 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 unverlangt eingesendete Texte, Bilder, Bücher)

haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes

Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei

anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und

Terminänderungen vorbehalten.

Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise

kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen

ist auch eine Einspeisung in Onlinedienste, unabhängig davon,

ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die

Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf

Onlinediensten 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 Fotografenschrift ist leider nicht möglich.

Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der

Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

Coverfoto: Stefan Treier



BROGIOLI CASTING AG in Zusammenarbeit mit:

Dachslenberg
Eisenbahn Modellbau
3D-Druck Spezialist

Die feine Schaffhauser Giesserei mit der Perfektion aus der Schmuckindustrie und einem offenen Ohr für Modellbauer. Durch die enge Zusammenarbeit mit Dachslenberg können wir Ihnen einfachen und günstigen Support von der Idee bis zum fertigen Gussteil bieten.

info@brogioli-casting.ch / info@dachslenberg.ch

Simatrain AG

Modellisenbahnen

Hardhofstrasse 15
8424 Embrach

Tel. +41 (0)44 865 00 26

info@simatrain.ch



Ankauf + Verkauf

Umbauten

Reparaturen

Anlageplanung

www.simatrain.ch

Wir kaufen Modelleisenbahnanlagen + Sammlungen aller Art

Grosse Auswahl in allen Spuren

Neue Modelle

Occasionen

Startpackungen

Öffnungszeiten:

Di - Fr
Samstag

09.00 - 12.00 / 14.00 - 17.00 Uhr
09.00 - 16.00 Uhr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Ein Besuch lohnt sich immer

BahnOrama
GmbH
Modelleisenbahnen

Öffnungszeiten:

Mo, Di, Do 14.00-18.30

Fr. 14.00-21.00

Sa. 10.00-16.00

Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch



**Offizielle Eröffnung im neuen
Ladenlokal in Regensdorf**

► am Samstag 1. Oktober 2022 10:00 - 16:00 Uhr ◀



Für den kleinen Hunger sorgen Peter Fischer's



Trockenloostrasse 45 CH-8105 Regensdorf 1. Stock
044 817 11 88 info@heinzloksuppen.ch www.heinzloksuppen.ch

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

Hamwaa AG
H. Stoop
Schlossstrasse 8
CH- 4133 Pratteln
Tel. +41 61 421 87 19
Fax. +41 61 421 87 10
info@hamwaa.ch

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



43. EMBL

Modelleisenbahnborse Gisikon
Samstag, 1. Oktober 2022

Die bekannte «Holzbörse» in der Firma Sabag,
An der Reuss, 6038 Gisikon
von 10.00 Uhr bis 15.00 Uhr

- Verkauf & Tausch von Modelleisenbahnen und Zubehör
- Verkauf von Eisenbahnliteratur und -Ansichtskarten
- Tombola mit tollen Modelleisenbahnpreisen
- Genügend freie Gratisparkplätze vorhanden
- Die Firma Sabag ist vom Bahnhof Gisikon innert 10 Minuten zu Fuss erreichbar
- Unsere Börse ist rollstuhlgängig
- Gäste: Dampfbahn Furka Bergstrecke
- Getränke und Menüs für den grossen und kleinen Hunger

ENTRITT Fr. 5.-

Auskünfte: Ruedi Brunner, 079 479 19 72, embl.boerse@gmail.com

Für Spur N und H0

Zahlreiche Details für den perfekten Schweizer Bahnhof und vieles mehr...



Wir sind an der Plattform der
Kleinserie 2022 in Bauma, Stand 18
swissmodelrail.ch, 055 282 35 18
shop@swissmodelrail.ch



SWISS MODEL RAIL
AUS LIEBE ZUM DETAIL

Spur1

Austria

