

Dreidom-Silowagen  
von ICH-Models in N

Die NINA-Triebzüge  
in Vorbild und Modell

Mehrfachtraktion  
im Digitalbetrieb





Foto: Stefan Treier

# Doo hets jo no e Hund näb de Kueh druff!

Langjährige LOKI-Leserinnen und -Leser wissen, dass ich an dieser Stelle schon das eine oder andere Mal über unsere Entlebucher Sennenhunde geschrieben habe. Dass ich heute wieder mit diesem Thema komme, war eigentlich nicht geplant, doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Als Mitte der 1990er-Jahre die ersten Re 460-Lokomotiven der SBB ein Werbekleid erhielten, war dies für mich als Teenager eine spannende Sache. Endlich mal etwas Abwechslung bei den «Gogi-Büchsen», ging mir und wohl auch manch anderem beim Betrachten der teilweise mehr oder weniger spannend gestalteten Maschinen durch den Kopf.

Besonders gut im Gedächtnis geblieben sind mir die Varianten von AGFA, SF DRS oder auch Pepsi. Eine Lokomotive, die mir auch immer gefallen hat, war die Re 460 021 mit der für Swissmilk werbenden Kuh Lovely. Das Modell habe ich mir damals als Lehrling aber dann doch nicht gegönnt, irgendwie war mir die Lok doch zu langweilig. Bei einer Recherche zum Thema Reisezüge bin ich kürzlich über ein Bild der Lovely-Lok gestolpert, und was sieht mein Hundezüchterauge da?! Da ist ja nicht nur eine Kuh drauf, sondern auch ein Entlebucher Sennenhund, der von ihr gejagt wird. Dass da noch ein Hund drauf ist, hatte ich früher ausgeblendet. Kleiner Funfact am Rande: Entlebucher Sennenhunde wurden eigentlich zum Kühentreiben gezüchtet, dass die Kuh nun den Hund jagt, löste bei meiner Frau und mir ein Schmunzeln aus. Schnell war im Hause Treier klar: Die Lovely-Lok muss her!

Für mich als Mensch, der eigentlich mit offenen Augen durchs Leben geht und eine Grundneugierde hat, war es spannend, zu sehen, dass ich wohl doch nicht immer alles so ganz genau anschau. Vielleicht ist es aber auch nur eine Frage des Blickwinkels.

Ich wünsche Ihnen einen wunderbaren Spätsommer und hoffe, dass wir mit der LOKI 9 auf den nächsten Seiten Ihre Neugierde wecken können.

Herzlichst, Ihr



Stefan Treier

PS: Es könnte natürlich auch ein Appenzeller Sennenhund sein, aber dann hätte ich die Lok nicht kaufen müssen ...



## Rollmaterial

### 18 Porträt

Dreidom-Silowagen Uckks  
der SBB von ICH-Models in 1:160

### 22 Porträt

Gepäcktriebwagen Deh 4/4 von  
Ferro-Suisse by Pesolillo in Spur 0m

### 28 Technik

Mehrfachtraktion  
im Digitalbetrieb

### 36 Bau

SBB-Wassertankwagen Xs Bau III  
Bd1 auf ROCO-Basis

## Report

### 40 Gesichter

Besuch beim Emmentaler  
Märklin-Insider-Stammtisch (EMIST)

### 44 Szene

Steiner Liliputbahn feiert  
50-jähriges Bestehen

### 68 Event

Vernissage «Bahnerlebnis Schweiz»  
im Verkehrshaus

### 70 Vorbild & Modell

Die ersten Niederflurtriebzüge  
der BLS und der TMR

gedruckt in der  
**schweiz**



@lokimagazin



@loki\_magazin



@LOKI Magazin



@LOKI Magazin



36



70



44

## Anlage

- 80 Bau**  
Praxistipp: Einstieg in die Welt des Lasercut
- 84 Porträt**  
Bernina-Gartenbahn in Spur IIIm

## Markt

- 6 Marktplatz**
- 15 Neuheiten**
- 55 Medientipps**
- 56 Börse**
- 50 LOKI intern**
- 52 News**
- 58 Veranstaltungen**
- 60 Bahn aktuell**
- 98 Vorschau/Impressum**



### Coverbild

Im Baselbiet haben Eva und Martin eine kleine Berninabahn im Garten ihres Einfamilienhauses gebaut. Über mehrere Jahre hat sich der Bau der Anlage erstreckt. Mit der Vollendung des Kreisviaduktes von Brusio konnte die Anlage kürzlich fertiggestellt werden.

Foto: Stefan Wyss

# Marktspiegel

Jetzt im Handel

**HO | Albert Modell / LOKI**

## LOKI-Lesermodell 2025

1978 legte Unternehmer Otto Ineichen mit der Übernahme von beschädigter Ware aus einem vom Unwetter in Mitleidenschaft gezogenen Einkaufszentrum im Tessin den Grundstein für den bis 1985 als OTTO's Schadenposten bekannten Schweizer Detailhändler OTTO's. Heute zählt das Unternehmen mit Sitz in Sursee ein Netz von rund 140 Filialen und 2600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Für die Logistik setzt das Unternehmen neben der Strasse auch auf die Schiene. Das Zentrallager in Sursee verfügt über einen eigenen Bahnanschluss,

der werktäglich bedient wird. Seit 2003 ist einer der vielen von den SBB für das Unternehmen eingesetzten Schiebewandwagen Hbbilns 21 85 2459 477-5 im auffällig roten OTTO's-Farbkleid gehalten.

In Zusammenarbeit mit dem ungarischen Hersteller Albert Modell können wir Ihnen diesen bunten Güterwagen in einer auf 111 Stück limitierten Auflage als exklusives Lesermodell anbieten (Art.-Nr. 245049). Der bei den SBB eingestellte Schiebewandwagen wird dabei erstmals in der Epoche-VI-Version mit allen bedruckungstechni-

schen Änderungen zu der 2019 von EYRO und Albert Modell längst ausverkauften Epoche-V-Version angeboten.

Das Modell ist für Abonnenten zum Vorratsspreis von 45 Franken, solange vorrätig, an unserem Messestand am 6. und 7. September 2025 am Grossbahnhof in Schinznach sowie am 5. Dezember 2025 am Tag der Modelleisenbahn in Bern erhältlich. Nichtabonnenten können das Modell für 65 Franken ebenfalls an unserem Stand erwerben.

**Erhältlich, solange Vorrat,  
an den Messeauftritten der LOKI.**

Fotos: Peter Hürzeler



H0 | Exact Train

# BLS-Autoverladezug nun auch in AC



Lange mussten sich Wechselstrom-Modellbahner auf ihre Version des Talbot-Autoverladezugs der BLS aus dem Haus Exact-Train gedulden. Während die DC-Variante bereits seit einem Jahr im Handel ist, konnte diesen Sommer endlich mit der Auslieferung der AC-Modelle begonnen werden. Wie der Importeur KML mitteilt, wurden an den Wagen die Kupplungen verstärkt.

- Art.-Nr. 26000: Grundset mit Auffahr-, Rampen- und Steuerwagen
- Art.-Nr. 26001: Ergänzungsset mit vier Mittelwagen

**Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.**

H0 | ACME

# Re 450 der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn

Bei der Auslieferung der Re 450-Modelle der Zürcher S-Bahn geht es Schlag auf Schlag. Im Juni konnte ACME bereits zwei weitere Varianten der Umrichterlokomotive an den Fachhandel ausliefern. So auch die Re 450 551 im roten Farbkleid der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU). Die Nachfrage nach der Maschine dürfte den Hersteller allerdings überrascht haben, war die Lok doch schon kurz nach der Ankündigung werktags ausverkauft. Wie ACME schreibt, wird die Maschine mit derselben Betriebsnummer (ausser ACS) nochmals aufgelegt.

- Art.-Nr. 60654: DC, analog
- Art.-Nr. 69654S: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 90261ACS: AC, digital/Sound

Als Sonderserie für seinen Schweizer Importeur hat ACME die Re 450 056 aufgelegt. Das Modell widerspiegelt den Betriebszustand der Epoche V mit gelbem Gepäcktor und ZVV-Logo, aber bereits mit dem nur noch folierten Gemeindewappen von Oetlingen. Die Lokomotive wird ab Werk als RE mit der Anzeige Zürich HB ausgeliefert, als Alternative liegt der Lok eine Tauschanzeige mit Endbahnhof Aarau bei.

- Art.-Nr. 90233: DC, analog
- Art.-Nr. 90233S: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 90233ACS: AC, digital/Sound

Ebenfalls zur Auslieferung gelangte der schon lange angekündigte Eurofima-Seitengangswagen erster Klasse der SBB im EuroCity-Look für die Epoche V (Art.-Nr. 52402).

**Teilweise exklusiv erhältlich  
im Schweizer Fachhandel.**



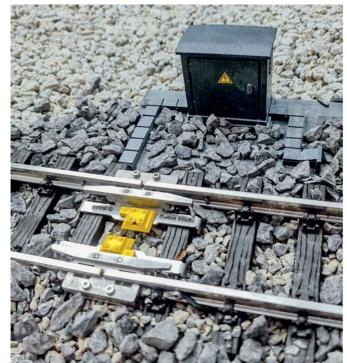
IIm | trainli

## Dehnfugenausgleichsgleis

Die Längenveränderung von Edelstahl- und Messingmodellbahnschienen hängt hauptsächlich von der Temperaturänderung ab. Materialien wie Edelstahl dehnen sich bei Erwärmung aus und ziehen sich bei Abkühlung wieder zusammen. Besonders bei längeren geraden Gleisstrecken kann es dadurch zu Verformungen kommen. Mit den vielfach verbauten, kraftschlüssigen Schienenverbindern kann in der Regel keine Längenausdehnung der Gleisprofile aufgenommen werden. Stephan Flück von trainli

hat sich dieses Problems angenommen und bietet in seinem Sortiment neu ein Dehnfugenausgleichsgleis an, das Differenzen bis 5,76 cm auffangen kann.

- Art.-Nr. 18.004: mit Edelstahlgleis, gerade
- Art.-Nr. 18.008: mit Messingleis, gerade
- Art.-Nr. 18.012: mit Messingleis für R3
- Art.-Nr. 18.013: mit Messingleis für R5
- Art.-Nr. 18.014: mit Edelstahlgleis für R3
- Art.-Nr. 18.015: mit Edelstahlgleis für R5



Interessenten wenden sich direkt an:  
**trainli – Spycherweg 20, 4852 Rothrist**  
[info@train.li](mailto:info@train.li) – [www.train.li](http://www.train.li)

0m/IIm | Modellbau Laffont

## Zwei neue Gebäude für grosse Spuren

Der Bahnhof Wiesen als Lasercut-Bausatz ist ein Klassiker im Programm von Modellbau Laffont und schon in verschiedenen Baugrößen von Z bis H0 im Angebot. Neu im Sortiment ist das schmucke Bahnhofsgebäude der Rhätischen Bahn auch für die Spuren 0m (Art.-Nr. 06801) und IIm (Art.-

Nr. G6801). Ebenfalls lieferbar ist ein Nebengebäude mit verputzten Wänden, wie es praktisch überall in der Schweiz stehen könnte (Art.-Nr. G1501). Die Modelle sind aus durchgefärbiertem Sperrholz und Architekturkarton gefertigt und nicht für den Ausseneinsatz gedacht.

Interessenten wenden sich direkt an:  
**Modellbau Laffont**  
**Stefan Laffont**  
**Schlossparkstr. 23**  
**D- 52072 Aachen**  
[info@modellbau-laffont.de](mailto:info@modellbau-laffont.de)  
[www.modellbau-laffont.de](http://www.modellbau-laffont.de)



H0 | Märklin

## Viva Italia mit Märklins neustem...

Nach der erfolgreichen Umsetzung des Giruno RABe 501 003 «San Gottardo» (siehe LOKI 7 | 2023) haben die Göppinger während der Sommerferien die zweite Modell-

variante des SBB-Hochgeschwindigkeitszugs an den Fachhandel ausgeliefert. Es handelt sich dabei um das siebenteilige Grundset des RABe 501 004 in auffälliger-

Schweiz-Italien-Gestaltung. Für Versuchs- und Probefahrten bei unseren südlichen Nachbarn weilte der damals neue Triebzug Mitte 2018 in Italien. Märklin bietet den





**HO | Modellbahn Union**

## Für ein Schmunzeln auf der Anlage

Der deutsche Modellbahnhändler Modellbahn Union ist vor allem auch für sein innovatives Zubehörprogramm bekannt. In den letzten Jahren hat Union schon einige witzige Figurensets umgesetzt, die bei so manchem Modellbahner ein Schmunzeln ausgelöst haben dürften. Ganz neu finden sich im HO-Sortiment wieder einige spannende Einzelfiguren und Sets, die wir Ihnen an dieser Stelle vorstellen möchten.

Den Anfang machen wir mit der Figurenpackung «Sailorkiss», die an das bekannte V-J-Day-Foto aus dem Jahr 1945

angelehnt ist, bei dem ein Matrose eine Krankenschwester innig küsst (Art.-Nr. MU-H0-W92107). Ebenfalls von einem bekannten Foto inspiriert ist die unvergessene Szene mit dem von einem Luftzug aufgewirbelten weissen Kleid von Marilyn Monroe, das von Modellbahn Union unter der Artikelnummer MU-H0-W92095 angeboten wird. Den Hollywoodfilm «Kevin allein zu Hause» (Art.-Nr. MU-H0-W92094) und die TV-Serie «Inspector Columbo» (Art.-Nr. MU-H0-W92089) dürften zwei weitere Figurensets zum Vorbild haben, die

allerdings nicht unter diesen Namen angeboten werden.

Die Union kann aber auch «normale» Figuren umsetzen, beispielsweise die Frau auf dem E-Scooter (Art.-Nr. MBU-W99014) oder den mit einer GoPro ausgerüsteten Velofahrer (Art.-Nr. MU-H0-W92054A).

Interessenten wenden sich direkt an:

**Modellbahn Union**

**Vorster Heidweg 12–14, DE-47661 Issum**

[info@modellbahnunion.com](mailto:info@modellbahnunion.com)

[www.modellbahnunion.com](http://www.modellbahnunion.com)

## ... HO-Modell des Giruno der SBB

Testzug unter der Artikelnummer 39811 als digitales Modell mit Sound an. Für eine vorgängerechte Zugslänge von elf Wagen hat der Hersteller zudem zwei Ergänzungspackungen mit je zwei Zwischenwagen im Angebot:

- Art.-Nr. 43466: Ergänzungset 1, zweiteilig, AC

- Art.-Nr. 43467: Ergänzungset 2, zweiteilig, AC

**Erhältlich im Fachhandel.**



**IIm | LGB**

# Historische Lokomotive

1986 fand sich die Ge 2/4 der Rhätischen Bahn zum ersten Mal im Hauptkatalog des damals noch in Nürnberg ansässigen Gartenbahnherrstellers LGB. In den folgenden Jahrzehnten wurden verschiedene Form-, Farb- und Nummernvarianten angeboten. Im Rahmen seiner Neuheiten für das Jahr 2025 hat LGB die Ge 2/4 222 in der Version als historische Lokomotive umgesetzt (Art.-Nr. 24451). Das 38 Zentimeter lange Lokomodell konnte rechtzeitig zur Gartenbahnsaison Mitte Juni ausgeliefert werden. Ab Werk ist das Modell bereits mit einem mfx-



Decoder ausgestattet und bietet verschiedenste Licht- und Soundfunktionen. Mehr über das Vorbild finden sie auch in der LOKI 7-8 | 2025 ab Seite 32. Ebenfalls zur Auslieferung gelangte das erste der drei

Doppelsets mit verschiedenen Coop-Containern (Art.-Nr. 458877). LGB liefert die Containertragwagen Lb dieses Mal wieder ohne eingebaute Radsatzsteuerung.

**Erhältlich im Fachhandel.**



**H0 | ACME/KML**

# Im EC Lemano von Mailand nach Genf



In Zusammenarbeit mit seinem Schweizer Importeur KML hat sich ACME für seine Classic-Train-Reihe des IC/EC Lemano, der Mailand mit Genf verband, angenommen. Mit der Aufgabe des TEE-Verkehrs 1982 wurde auch der Lemano zu einer der «neuen» internationalen IC- und EC-Verbindungen in Europa. Für die Epoche V kündigte ACME zwei Wagensets mit je drei FS-Wagen an. Das erste Set (Art.-Nr. 90239) beinhaltet einen Generatorwagen des Typs Gran Confort Modello 1969 im TEE-Anstrich und zwei Eurofima-Wagen zweiter Klasse. Das zweite Set (Art.-Nr. 90240) beinhaltet zwei Erstklasswagen des Typs Gran Confort Modello 1969 im TEE-Anstrich sowie einen Eurofima-Wagen zweiter Klasse. Die Modelle sind sauber verarbeitet und haben die Testrunden auf der Redaktionsanlage entgleisungssicher und ohne Probleme absolviert. Jedem Set liegt ein nummeriertes Zertifikat bei.

**Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.**

H0 | ROCO

# Endlich wieder steingrau-grüne EW IV

1980 beschloss die Generaldirektion der SBB die Beschaffung neuer moderner Reisezugwagen für den Inlandsverkehr. Die

ersten 40 Personenwagen des Typs EW IV konnten die Schweizerischen Bundesbahnen bereits 1981 im Betrieb nehmen. Die

damals steingrau-grün gestrichenen Wagen waren von Anfang an mit einer Klimaanlage ausgestattet und wurden lange Zeit mit revidierten EW II, erkennbar am Komfortstreifen, eingesetzt. Nach langer Zeit hat der österreichische Modellbahnersteller ROCO nun wieder EW IV-Wagen in der Ursprungsvariante ausgeliefert. Erstmals wird dabei der EW IV A im korrekten Massstab von 1:87 mit silbrigen Fensterrahmen angeboten. Die von vielen Modellbahnhern lange erwarteten EW IV werden vorerst nur in einem Set mit zwei EW II B «Komfort» unter der Artikelnummer 6200091 angeboten. Zur Nachbildung des IR 1617 Brig-Lausanne-Biel-Basel-/Zürich-Romanshorn aus dem Jahr 1995 hat ROCO zudem ein zweites Wagensem mit zwei EW II B «Komfort» und einem EW II Gepäckwagen umgesetzt (Art.-Nr. 6200090).

Ebenfalls zur Auslieferung gelangten die folgenden Güterwagen:

- Art.-Nr. 6600110: SBB-Schiebewandwagen, Zweierset, Hbbillns, Ep. VI
- Art.-Nr. 6600122: SBB-Containertragwagen, Sgnss, Carbagas, Ep. VI

**Erhältlich im Fachhandel.**



# GTW des Regionalverkehrs Mittelland



Ab 2003 verkehrten auf dem Streckennetz der Regionalverkehr Mittelland AG (RM) sechs GTW 2/6-Gelenktriebwagen von Stadler. Die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 260 bis 265 wurden vor allem

auf dem Netz der S-Bahn Bern eingesetzt. Nach der Fusion von RM und BLS wurden die ursprünglich dreiteiligen Züge um ein Modul ergänzt und waren bis zum Verkauf an die Thurbo als GTW 2/8 unterwegs.

PIKO hat sich für die Modellumsetzung des RABe 526 260 in der dreiteiligen Version (Steuerwagen, Motorblock, Steuerwagen) mit dem Taufnamen «Luzerner Hinterland» entschieden. Das Modell verfügt über ein Fahrgestell aus Metalldruckguss und eine LED-Frontbeleuchtung, optional kann der Zug auch mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet werden. Der rote Triebzug mit dem RM-Schriftzug wird in drei unterschiedlichen Versionen angeboten.

- Art.-Nr. 27506: DC, analog
- Art.-Nr. 27507: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 27509: AC, digital/Sound

Mehr über die Entwicklung der GTW-Fahrzeuge von RM, BLS, SBB und Thurbo finden sie im LOKI Spezial Nr. 42 von Werner Nef, das über unseren Verlag noch erhältlich ist.

Etwas älterem Baujahrs ist die Re 4/4<sup>1</sup> 409 der SBB im blauen Farbkleid, die PIKO in der Version mit Führerstandstüren ausgeliefert hat. Die Lok im Zustand zwischen den Jahren 1955 und 1959 wird in Gleichstrom als analoges (Art.-Nr. 96892) und digitales Modell mit Sound (Art.-Nr. 96893) sowie auch als voll ausgestattetes Wechselstrommodell (Art.-Nr. 96894) angeboten.

Ebenfalls zur Auslieferung gelangten folgende Modelle:

- Art.-Nr. 97318: SBB-Speisewagen EW I, MITROPA, Chäs-Express, Ep. V
- Art.-Nr. 96777: SBB-Personenwagen EW I A, grün, neue Schrift, graues Dach, Ep. V
- Art.-Nr. 96778: SBB-Personenwagen EW I B, grün, neue Schrift, graues Dach, Ep. V

**Teilweise exklusiv  
erhältlich im Schweizer Fachhandel.**



Ilm | MK Modells

# Gleiswaage nicht nur für Filisur



Noch bis Anfang der 2000er-Jahre stand zum Wiegen von Güterwagen in der talseitigen Verlängerung von Gleis 1 des Bahnhofs Filisur eine sogenannte Gleiswaage. Auch auf vielen anderen Stationen von RhB und FO waren lange Zeit solche Waagen zu finden. Der Schweizer Kleinserienhersteller MK Modells hat sich der im Original von der Ermatinger Firma J. Ammann & Cie hergestellten Waage in Spur Ilm angenom-

men und sie in zwei verschiedenen Versionen als Messingmodell ausgeliefert:

- Art.-Nr. 100014-1:  
Gleiswaage Filisur, original
- Art.-Nr. 100015-1:  
Gleiswaage Filisur, steckbar

Ebenfalls zur Auslieferung gelangte das bereits länger angekündigte RhB-Zwergsignal. Hier bietet MK Modells eine Ausfüh-

lung mit langem (Art.-Nr. 125012-2) und kurzem Sockel (Art.-Nr. 125013-2) an.

Interessenten wenden sich direkt an:  
**MK Modells GmbH**  
Hof 15  
8737 Gommiswald (SG)  
[info@mk-modells.ch](mailto:info@mk-modells.ch)  
[www.mk-modells.ch](http://www.mk-modells.ch)

HO | LS Models

# BLS-NINA in der Ursprungsvariante

Im Juli konnte der belgische Modellbahnerzeuger LS Models zwei weitere Versionen der NINA-Triebzüge der BLS ausliefern. Es ist dies zum einen der blaue RABe 525 010 mit dem Taufnamen «La Sarine/Saane» in der Ablieferungsvariante und zum anderen der RABe 525 010 «Gerzensee» im späteren Farbschema der BLS.

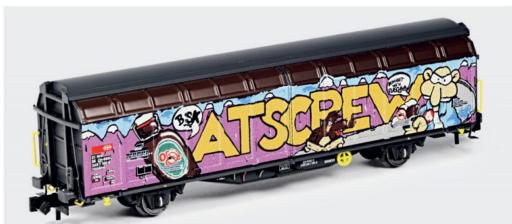
- Art.-Nr. 17202DC:  
RABe 525 008, blau, Ep. V, analog
- Art.-Nr. 17202AC:  
RABe 525 008, blau, Ep. V, digital
- Art.-Nr. 17204DC  
RABe 525 010, silbern, Ep. VI, analog
- Art.-Nr. 17204AC:  
RABe 525 010, silbern, Ep. VI, digital

Mit einem S hinter der Artikelnummer werden die Modelle als digitale Version mit Sound angeboten.

**Erhältlich im Fachhandel.**



# Ist das Kunst oder nur Geschmiere?



Hobbytrain setzt seine Graffiti-Serie mit fünf Hbbillns-Schiebewandwagen der SBB in Epoche VI fort. Sehr zum Ärger der Bahn werden jedes Jahr Tausende Wagen und Triebfahrzeuge mit Graffitis überzogen – allerdings, das muss man aber auch zugeben, finden sich immer wieder auch Motive, die zum Schmunzeln oder auch Nachdenken anregen. Mit grossflächigen Motiven sind auch zahlreiche Schiebewandwagen der SBB verziert worden. Mit der Serie «Zukunft ist Luxus» entstanden verschiedene Motive rund um den Kapitalismus,

die Flüchtlingskrise und sogenannte First World Problems. Beim Besprühen der «Wholecars» werden bewusst alle Anschriftenfelder vom Künstler freigelassen. Damit steigt nämlich die Chance, dass das Graffiti nicht entfernt wird. Jeder Schiebewandwagen ist von beiden Seiten absolut authentisch und vorbildgetreu bedruckt. Die Hobbytrain-Modelle sind im Maßstab 1:160 unter Berücksichtigung aller Bauartunterschiede wie bei Türmechanismus oder GPS-Antenne gefertigt. Die 95,6 mm langen Wagenmodelle sind sehr detailliert be-

drückt, mit zahlreichen extra angesetzten Teilen komplettiert und verfügen durch die Metalllagerung der Radsätze über ausgezeichnete Rolleigenschaften. So sind Kuppelungsaufnahmen nach NEM und Kinematik schon fast selbstverständlich.

- Art.-Nr. H24663: Kids united
- Art.-Nr. H24666: Marsupilami
- Art.-Nr. H24667: LINMO
- Art.-Nr. H24668: ATS CREW
- Art.-Nr. H24669: Zukunft ist Luxus

**Erhältlich im Fachhandel.**

# Zement aus dem Jura

Neu im Handel erhältlich ist das Zweierset bestehend aus Silowagen von Wascosa und Jura Cement (Art.-Nr. 6660090). Die Modelle sind sehr fein detailliert. Dafür sorgen zahlreiche separat angesetzte Teile wie Griffstangen, Griffe und Leitungen. Die N-Modelle zeigen wegen ihrer Metallradsätze ausgezeichnete Laufeigenschaften. Normkuppelungsaufnahmen und Kinematik ermöglichen das Kurzkuppeln der Wagen. Farbgebung und Druck sind vollständig, originalgetreu und sauber ausgeführt.

**Erhältlich im Fachhandel.**



# Neuheiten

Ankündigungen und News

0m | Ferro-Suisse by Pesolillo

## Güterwagen aus längst vergangenen Zeiten

Passend zu den im letzten Herbst angekündigten vierachsigen Triebwagen der ehemaligen Chur-Arosa-Bahn (ChA) beziehungsweise ihrer Nachfolgerin, der Rhätischen Bahn, hat Ferro-Suisse diesen Sommer die dazugehörigen Güterwagen angekündigt.

In der Version als Skiwagen ab 1925 wird der M 204 der ChA mit braunen Ski (Art.-Nr. 1051.01) und in der RhB-Variante ab 1955 als M 7110 (Art.-Nr. 1051.02) mit farbigen Ski als 0m-Modell umgesetzt.

Dieselben Wagen wurden in Zweiereinheiten auch für den Transport von Langholz, erst im Schanfigg nach der Übernahme der Chur-Arosa-Bahn durch die Rhätische Bahn im Dezember 1941 dann auf dem ganzen RhB Netz, eingesetzt.

- Art.-Nr. 1050.01: ChA M 201 + M 202, hellgrau-schwarz, Zustand 1914
- Art.-Nr. 1050.02: RhB M 7112 + M 7113, grau, Zustand 1955

Beide Wagensets werden mit einer Echt-holzladung angeboten. Unsere Bilder zeigen erste Prototypen der Wagen, weshalb auch



die Betriebsnummern nicht mit den in dieser Meldung publizierten übereinstimmen.

Ebenfalls angekündigt hat Claudio Pesolillo für seine Marke Ferro-Suisse vier unterschiedliche gedeckte Güterwagen der ChA beziehungsweise der RhB.

- Art.-Nr. 1052.01: ChA K 102, hellgrau-schwarz, Zustand 1914
- Art.-Nr. 1052.02: ChA K 103, grau, Zustand 1925
- Art.-Nr. 1052.03: RhB K 5396, grau, Zustand 1955

- Art.-Nr. 1052.04: RhB, Gk 5395, oxydrot, Zustand 1980

Alle Wagen sind der Epoche entsprechend lackiert und beschriftet, die werkseitig montierten Mittelpuffer können durch Kaddee-Kupplungen ersetzt werden.

Interessenten wenden sich direkt an:

**Ferro-Suisse by Pesolillo**

Tel. 091 606 16 35

[www.ferrosuisse.ch](http://www.ferrosuisse.ch) - [info@pesolillo.ch](mailto:info@pesolillo.ch)



**G | PIKO**

## Von Vollmer zu PIKO

Für sein Spur-G-Programm kündigt der deutsche Hersteller PIKO überraschend drei neue Gebäudebausätze an. Neben dem Bahnhof Neuffen (Art.-Nr. 65000) werden auch das Stellwerk Mossbach (Art.-Nr. 65001) sowie ein mehrstöckiges Riegelhaus (Art.-Nr. 65002) angeboten. Alle vorgestellten Gebäude dürfen bei so manchem

Gartenbahner ein Déjà-vu auslösen, handelt es sich bei den Bausätzen doch um ehemalige Produkte aus dem Hause Vollmer. Man darf gespannt sein, welche weiteren Gebäudebausätze aus dem einstigen Vollmer-Programm die Sonneberger in den nächsten Jahren auflegen werden.

**Vorbestellbar im Fachhandel.**

HO | PIKO

## Sodawagen aus dem Zurzibiet

In seinem Hobby-Programm hat PIKO bei seinen Neuheiten zur zweiten Jahreshälfte das Modell des Kesselwagens der Schweizerischen Sodafabrik angekündigt (Art.-Nr. 27729). Der zweiachsige Güterwagen soll bereits in diesem Quartal zur Auslieferung gelangen.

Vorbestellbar im Fachhandel.



Foto: Hans-Urich Oehninger



HO | HAG

## Lidl lohnt sich

Seit Anfang Mai wirbt die Re 460 087 für den Detailhändler Lidl Schweiz und dessen neues Label «Qualité Suisse». Getreu diesem Motto hat der Zentralschweizer Modellbahnproduzent HAG die HO-Umsetzung der farbenfrohen Lokomotive angekündigt. Folgende Versionen sollen bereits im dritten Quartal 2025 lieferbar sein:

- Art.-Nr. 28300-21: DC, analog/digital
- Art.-Nr. 28300-22: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 28300-31: AC, analog/digital
- Art.-Nr. 28300-32: AC, digital/Sound

Vorbestellbar im Fachhandel.

N/HO | AMR Modell / Aare Valley Models

## Bahnfrei für den Traverso der SOB

2018 kündigte Andreas Meyer von AMR Modell an der Plattform der Kleinserie in Bauma die Modellumsetzung des SOB-Triebzuges Traverso und dessen silbriger FLIRT-Regionalverkehrsversion für die Spuren N und HO an. Lange Zeit war es ruhig um das ambitionierte Projekt des Schweizer Herstellers, nun hat Meyer aber mit Stefan Luzi von Aare Valley Models einen Partner gefunden, mit dem er nun gemeinsam die Umsetzung des Triebzuges in Angriff nehmen möchte. Derzeit führen die beiden Gespräche mit möglichen Herstellern in Fernost, welche die Züge als Grossserienmodell umsetzen sollen. Geplant ist, die beiden Südostbahnzüge sowohl als Standards als auch als Fahrmodelle in den Spuren N und HO anzubieten.

Weitere Infos: [www.amr-modell.ch](http://www.amr-modell.ch)



Ilm | Modellbau Laffont

## Filisurer Wärterbude

Neben dem bereits lieferbaren Modell des Bahnhofs Wiesen (siehe Marktplatz) hat Modellbau Laffont bereits das nächste RhB-Gebäude in Planung. Unter der Artikelnummer G11101 wird die Wärterbude der RhB, wie sie zum Beispiel in Filisur steht, für die Spur Ilm angeboten. Der Lasercut-Bausatz aus Echtholz und Karton ist allerdings nur

für den Einsatz auf Innenanlagen ausgelegt. Unser Bild zeigt eine frühere H0m-Variante.

Weitere Informationen:

Modellbau Laffont, Stefan Laffont  
Schlossparkstr. 23, D-52072 Aachen  
[info@modellbau-laffont.de](mailto:info@modellbau-laffont.de)  
[www.modellbau-laffont.de](http://www.modellbau-laffont.de)



N | PIKO

## Neuheiten für das zweite Halbjahr



Die SBB-Triebwagen des Typs RBe 4/4 befinden sich schon seit einigen Jahren im Sortiment von PIKO. Nun hat der Sonneberger Modellbahnpionier eine weitere Version angekündigt. Es handelt sich dabei um den Prototypen RBe 4/4 1406 mit «SBB FFS»-beziehungsweise «SBB CFF»-Anschrift. Der tannengrüne Triebwagen wird analog (Art.-Nr. 94152) und auch digital mit Sound (Art.-Nr. 94153) angeboten. Passend dazu werden folgende EW I-Modelle produziert.

- Art.-Nr. 94362: Steuerwagen, BD  
902-8, grün, alte Schrift, Ep. IV
- Art.-Nr. 94383: 1.-Kl.-Personenwagen A  
50 85 18-33 556-9, alte Schrift, Ep. IV
- Art.-Nr. 94384: 2.-Kl.-Personenwagen B  
50 85 20-34 565-6, alte Schrift, Ep. IV
- Art.-Nr. 94385: Speisewagen (SBB  
Historic), WR 50 85 88-33 700-8 rot,  
Ep. V-VI

Alle Modelle sollen noch in diesem Jahr lieferbar sein. **Vorbestellbar im Fachhandel.**

L | Mobabricks

## Neues aus Klemmbausteinen

Seit einigen Jahren bietet der Schweizer Klemmbaustein-Experte Mobabricks Modelle nach SBB-Vorbildern an. So finden sich in seinem Programm für die Spur L unter anderem eine Re 460 oder auch der Giruno. Als Neuheit in diesem Jahr folgen nun die ersten Bausätze von Doppelstockwagen des IC 2020 der SBB (Art.-Nr. 2529). Ebenfalls neu angekündigt wurde zudem das fünfteilige Flexity-Tram der VBZ (Art.-Nr. 2534).

Weitere Infos: [www.mobabricks.com](http://www.mobabricks.com)





**Porträt | Dreidom-Silowagen Uckks der SBB von ICH-Models in 1:160**

# Ein Exot für die Spur N

Nicht nur bei Lokomotiven gibt es Exoten, sondern auch bei Güterwagen.

Die Dreidom-Silowagen des Typs Uckks der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gehören mit nur 20 Vorbildexemplaren klar dazu. Dank des italienischen Modellbauers Massimo Icardi kann dieser Exot nun auch Güterzüge in Spur N bereichern.

Von Peter Hürzeler (Text/Fotos)

**S**o interessant das Vorbild auch sein mag – dass es je ein Grossserienmodell davon in Spur N geben würde, war eher nicht absehbar. Dies trotz der Variantenvielfalt, die die wenigen Vorbildexemplare bieten. Massimo Icardi – ein begnadeter Modellbauer in Spur N aus Italien – hat sich auf der Suche nach passenden Vorbildern für seine Marke ICH-Models nun dieses Exoten angenommen.

## Vorbild

Für den Transport von leichten, staubförmigen Gütern wie Mehl, Zucker oder Soda beschafften die SBB bereits 1955 als Versuch drei Dreidom-Silowagen. Die als O 77101-77103 bezeichneten Wagen wurden nach deren Ablieferung ausgiebig getestet. Erst 1963 gelangte dann aber eine erste Serie von zehn Wagen zur Auslieferung, die jedoch mit den Versuchswagen nur noch wenig Gemeinsamkeit hatten. Diese Wagen basierten vielmehr auf den zeitgleich abgelieferten Zweidom-Zementsilowagen. 1964 folgten weitere zehn Wagen. Eingereicht wurden die von der Josef Meyer AG in Rheinfelden gebauten Wagen als O 79101-79120, ab 1966 dann, im Zuge

der Einführung der UIC-Nummern, als Ucs 21 85 910 8 000-019. 1968 wurden durch Viscosuisse in Emmenbrücke noch zwei baugleiche Privatwagen beschafft und als Us 21 85 092 0 080-081 bezeichnet.

Im Jahr 1971 und nochmals 1974 verkaufte die SBB jeweils fünf Stück der Serie an die Sodafabrik Zurzach, welche die Wagen fortan als Privatwagen Us 21 85 092 0 100-109 zum Transport von Soda einsetzte. Die



Der von der Sodafabrik übernommene Ucs 21 85 912 8 808-5 am 2. Juni 1984 in Rekingen.

Foto: Edgar W. Niaweg/Sig, Peter Hürzeler



Wagen erhielten dabei auch entsprechende Werbeaufschriften. Mit den geänderten UIC-Bezeichnungen ab 1980 liefen die SBB-Wagen schlussendlich als Uckks 21 85 910 3 110–119 respektive die Wagen der Soda-fabrik Zurzach als Ucs 23 85 912 8 800–809 und diejenigen von Viscosuisse als Ucs 23 85 912 8 900–901. Nach verschiedenen Halterwechseln, teils mit einer Umnummerierung, schieden diese Privatwagen bis spätestens 1999 allesamt aus dem aktiven Wagenpark aus und wurden verschrottet.

Von den SBB-eigenen Wagen erfuhren die Wagen 118 und 119 im Jahr 1991, im Jahr 1995 auch noch der Wagen 110 eine umfassende Modernisierung. Dabei erhielten sie eine lebensmittelechte Innenbeschichtung der Silos sowie eine geänderte Verrohrung der pneumatischen Entladeanlage. Die auffällig silbern lackierten Wagen – Wagen 110 erhielt später sogar eine Werbung für Swissmill in Zürich respektive Kambly AG in Trubschachen – wurden anschliessend nur noch zum Transport von Mehl eingesetzt. Ein langes Leben war den modernisierten Wagen aber nicht mehr beschieden, und bis zum Jahr 2005 waren die Wagen ausrangiert. Den nicht modernisierten Wagen erging es ähnlich, auch diese schieden mit Ausnahme des Wagens 116 bis spätestens zum Jahr 2005 aus dem aktiven Dienst aus. Letzterer lief zuletzt für Verkehre der Kalkfabrik Netstal und wurde schlussendlich per 2012 aus dem Aktivbestand gestrichen. Auch die Wagen von Viscosuisse schieden im Jahr 2003 aus dem Aktivbestand aus, wurden anschliessend aber noch einige Jahre für werksinterne Verkehre in Emmenbrücke verwendet.

Den Uckks 21 85 910 3 112-3 konnte Etienne Dehasse am 11. November 1988 in Horgen fotografieren.



Der Uckks 21 85 910 3 119-8 war einer der drei modernisierten und mit geänderter Rohrführung versehenen Wagen. Hier eingereiht in einem Güterzug am 16. April 2024 in Gümpligen.



Der letzte Mohikaner bei den Uckks war der 21 85 910 3 116-4, der lange Zeit Werbung für Viscosuisse trug. Er steht zur Entladung auf dem Werkareal der Makies in Gettnau bereit.



Foto: Etienne Dehasse/Sig; Peter Hürzeler



Gut zu erkennen sind die Unterschiede der Stirnseiten ohne Bremserbühne der Kambly-Varianten.

## Modell

Seit einigen Jahren baut Massimo Icardi aus San Genesio ed Uniti unter dem Label ICH-Models verschiedene Kleinserienmodelle in Spur N nach Vorbildern italienischer und Schweizer Modelle. Nebst reinen Umlackierungen auf Basis von Grossserienmodellen begann ICH-Models in den letzten Jahren, vermehrt Modelle von Grund auf neu zu konstruieren und herzustellen. Ein entscheidender Punkt dabei sind die heute verfügbaren Produktionstechniken, vorab die inzwischen vorhandenen Möglichkeiten im 3D-Druck. Auch der Dreidom-Silowagen des Typs Uckks profitiert davon.

Er stand in einer Mischbauweise aus 3D-Druckteilen aus Resin sowie zusätzlichen Ätzteilen zur Verfeinerung. Die Grundkonstruktion entstand vorab als 3D-CAD-Modell. Besonderes Augenmerk wurde seitens ICH-Models auch auf die bei den drei Wagen 110, 118 und 119 durchgeführte Modernisierung gelegt. Die geänderte Verrohrung der Entladeanlage, die das Aussehen der Wagen doch deutlich verändert, wurde konstruktiv entsprechend umgesetzt. Aus der 3D-CAD-Konstruktion entstanden anschliessend die verschiedenen Baugruppen des Wagens, die danach im

3D-Drucker gedruckt wurden. Die Siloaufläden sind ein Bauteil, ein weiteres ist der Bodenrahmen mit den entsprechenden Anbauteilen. Die Rohre der pneumatischen Entladung sind ebenfalls als 3D-Druckteile ausgeführt und separat am Fahrzeug ange setzt. Im nicht einsehbaren Bereich ist der Bodenrahmen vereinfacht ausgeführt und besteht im Wesentlichen aus einer durchgehenden Platte und nicht aus einer Profilkonstruktion wie im Vorbild. Die beiden Fahrwerke sowie die Kupplungshalter sind weitere Einzelteile. Bremserbühne mit Ge-

länder sowie die Aufstiegsleitern und Lochbleche auf den Silobehältern bestehen aus geätzten Blechen. Der Bodenrahmen wird mit dem Aufbau mittels vier Schrauben verbunden. Einzelne eingesetzte Puffer aus Metall ergänzen den Wagen. Ausgerüstet ist der Wagen mit einer NEM-Kupplungsaufnahme, nicht aber mit einer Kurzkupplungskinematik.

## Laufeigenschaften

Der lange Radstand des Zweiachsers ist im Modell nicht unproblematisch. Die im Vergleich zum Vorbild deutlich engeren Räden im Modellbahnbereich führen bei Zweiachsern mit langem Radstand beim Durchfahren zu einem erhöhten Laufwiderstand. Um dem entgegenzuwirken sind beim Modell die beiden Achsen als Einachs-Drehgestell ausgeführt und leicht drehbar. Angesteuert wird die leichte Auslenkung durch die Kupplung. Auch wenn die Lösung funktioniert – ein Laufwunder ist der Wagen dennoch nicht. Die Achslager in 3D-Druck kommen von der Fertigungsqualität nicht an die entsprechenden Pendants aus Kunststoffspritzguss heran. Dement-

## Bisher erschienene Modelle

Art.-Nr.:	Betriebsnummer:	Beschreibung/Farbgebung:
ICH-121	SBB Uckks 21 85 910 3 119-0	nach Modernisierung, silbern
ICH-122	SBB Uckks 21 85 910 3 111-5	mit Werbung «Kambly», weiss-braun
ICH-125	SBB Uckks 21 85 910 3 110-7	nach Modernisierung mit Werbung «Swissmill/Kambly», silbern
ICH-126	Ucs 23 85 912 8 831-7	Privatwagen «Solvay»
ICH-127	Ucs 23 85 912 8 901-8	Privatwagen «Rhodia»

Bezugsquelle: Erhältlich zum Preis von 90 Euro pro Modell direkt bei ICH-Models.  
Kontakt: <https://it-it.facebook.com/ichmodels> / [icardimax@libero.it](mailto:icardimax@libero.it)



Blick auf die Dachaufbauten mit fein und durchbrochen geätzten Leitern.



Von der Seite nicht sichtbar ist die reduzierte Umsetzung des Bodens.

sprechend haben die Achsen selbst schon einen erhöhten Rollwiderstand im Achslager. Da vorbildgerecht meistens nur einzelne Exemplare in einem Zugverband eingereiht sind, lassen sich die Rolleigenschaften verschmerzen. Dazu kommt, dass der Wagen mit einem Gewicht von rund 13 Gramm am untersten Ende der entsprechenden NEM-Empfehlungen liegt.

Im Fahrbetrieb auf verschiedenen Modulanlagen sowie auch auf dem Testkreis hinterliess der Wagen einen positiven Eindruck und lief unauffällig im Zugverband mit.

## Lackierung und Bedruckung

Die Wagen sind grundsätzlich sauber, deckend und korrekt lackiert und kommen in einem matten Finish daher. Bei den silberfarbenen Exemplaren sieht man aber eine deutliche Pigmentstruktur – dies liegt aber grundsätzlich an der silbernen Farbe und ist bei Grossserienherstellern zum Teil nicht besser.

Sämtliche Anschriften und Werbetafeln sind mittels Decals realisiert. Sie sind mehrheitlich komplett, wenn auch einzelne Anschriften leicht zu gross ausgefallen sind. Der Gesamteindruck ist aber gut.

Verschiedene Details wie Bremsumstellhebel oder Öffnungs-/Schliesshähne der pneumatischen Entleerung wurden farblich einzeln abgesetzt.

## Fazit

ICH-Models bietet aus meiner Sicht ein sehr attraktives Modell zur Ergänzung von gemischten Güterzügen. Gerade gewisse Werbevarianten sind ein willkommener Farbtupfer. Die Qualität der Modelle ist grundsätzlich gut, kann aber mit Grossserienmodellen nicht in allen Bereichen mithalten. Dennoch erhält man viel Fahrzeug für einen angemessenen Preis.



In dieser Bildfolge sind die unterschiedlichen Verrohrungen, jeweils nach Vorbild, gut erkennbar.



Der Ucs 23 85 912 8 831-7 in der Ausführung als Privatwagen von Solvay (Art.-Nr. ICH-126).



Die Uckks von ICH-Models müssen den Vergleich zu Grossserienmodellen nicht fürchten.



Die unterschiedlich gestalteten Seiten des Uckks 21 85 910 3 110-7 ...



... werben für Kambly aus Trubschachen und die Zürcher Swissmill.



**Porträt | Gepäcktriebwagen Deh 4/4 von Ferro-Suisse by Pesolillo in Spur 0m**

# Was lange währt...

Die Deh 4/4-Gepäcktriebwagen von FO und BVZ wurden bereits vor einigen Jahren von Ferro-Suisse angekündigt. Nach dem Tod des Firmeninhabers übernahm der Tessiner Kleinserienhersteller Pesolillo die Marke Ferro-Suisse. Dieser hat das Projekt komplett überarbeitet und durch Versionen der Matterhorn Gotthard Bahn ergänzt.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Zahlreiche Schmalspurbahnen hatten Ende der 1960er-Jahre das Problem von überaltertem Rollmaterial, so auch die Furka-Oberalp-Bahn (FO). Gerade in den Wintermonaten stieg der Reiseverkehr erheblich an, wodurch das bisherige Rollmaterial weder von der Leistung noch von der Anzahl her den Ansprüchen gerecht werden konnte. Die Verantwortlichen bestellten 1971 die fünf meterspurigen Gepäcktriebwagen mit den Betriebsnummern 51 bis 55 für den Adhäsions- und den Zahnradbetrieb. Ergänzt wurden sie mit vier Steuer- und acht Reisezugwagen, um so den Pendelbetrieb zu ermöglichen. Später wurde aus dem vorhandenen Rollmaterial noch ein fünfter Pendelzug reali-

siert. Ziel war es, diese Kompositionen und auch die einzelnen Triebwagen auf dem gesamten Streckennetz, inklusive der Schöllenenbahn, einzusetzen. Gerade hier waren die bisher verkehrenden HGe 2/2 und die ABDeh 2/4 mit dem stark zunehmenden Winterverkehr überfordert.

Um das Gewicht niedrig zu halten (48,3 t), wurden die Wagenkästen (SIG) der Deh 4/4 aus Leichtmetall gefertigt. Die Drehgestelle (SLM) sind mit je zwei Motoren ausgerüstet, wodurch eine Stundenleistung von 1032 Kilowatt erreicht wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h im Adhäsions- und 30 km/h im Zahnradbetrieb.

Weil sich diese Triebwagen bewährten, wurden zwischen 1979 und 1984 sechs



weitere mit der Bezeichnung Deh 4/4<sup>II</sup> in Betrieb gesetzt. Diese Bezeichnung war erforderlich, weil sich der Kasten mit seiner leichten, verwindungssteifen Stahlbauart mit Sicken deutlich von der ersten Serie unterschied. Die Deh 4/4<sup>II</sup> trugen die Nummern 91 bis 96. Die Leistung und die Höchstgeschwindigkeit waren mit denen der ursprünglichen Deh 4/4 identisch.

### Die BVZ zog nach

Angesichts der guten Erfahrungen der FO beschaffte auch die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) vier baugleiche Gepäcktriebwagen mit den Nummern 21 bis 24, die 1975 in Betrieb gesetzt wurden. Auch hier war der Bedarf an modernerem Rollmaterial gross.

Der mechanische Teil der Deh 4/4 wurde gleich wie bei den FO-Fahrzeugen aufgebaut, aber sie erhielten eine elektrische Ausrüstung der Firma SAAS. Diese baute eine Thyristorsteuerung anhand eines SBB-Vorbildes ein, wodurch sich die Leistung (1092 kW) und auch die Höchstgeschwindigkeit auf 65/35 km/h (Adhäsion/Zahnrad) erhöhte. Auch die BVZ ergänzte die Gepäcktriebwagen mit Steuer- und Reisezugwagen analog der FO, wobei die Einheitswagen I etwas länger waren. Die Triebwagen wurden vorerst zwischen Brig und Zermatt im Pendelverkehr mit Standardreise- und selbst mit Güterzügen eingesetzt.

2003 entstand die neu gegründete Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), die durch die Vereinigung der BVZ und der FO realisiert wurde. Ab 2006 verkehrten die Deh 4/4 der ehemaligen BVZ auch am Oberalppass



Stelldichein des Deh 4/4 22 der BVZ und des Deh 4/4<sup>I</sup> 52 der FO am 20. April 1982 in Brig.



Am 25. Juni 2023 ist der Deh 4/4 23 der MGB zwischen Mompé Tujetsch und Segnas unterwegs.



Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

und selbst mit Autotransportzügen zwischen Andermatt und Sedrun. Einzig für die Schöllenelinie, zwischen Göschenen und Andermatt, fehlte die erforderliche Bremseinrichtung. Zwischen 2022 und 2024 wurden die Fahrzeuge 21, 22 und 24 abgebrochen und als Ersatzteilspender genutzt. Die MGB unterscheidet die Triebwagen nicht mehr nach den Bauserien I und II, sondern nur noch nach den Betriebsnummern der 20er-, 50er- und 90er-Reihe.

Der Deh 4/4 51 noch im ersten FO-Farbkleid im Zahnstangenabschnitt kurz vor der Station Nätschen.

Foto: Sig. Peter Hürzeler



In den späten 1980er-Jahren erhielten die FO-Gepäcktriebwagen ein neues Farbkleid.



Aufgrund der guten Erfahrungen der FO bestellte die BVZ ebenfalls vier Deh 4/4.



Auch die BVZ überarbeitete das Design. Hier die Nummer 22 im Zustand von 1997.



## Die Modelle

Es ist wohl das Undankbarste, die Produktion eines anderen Herstellers zu übernehmen, vor allem, wenn sie den Mindestanforderungen nicht genügt. Die Triebwagen, ausgerüstet mit preisgünstigen Motoren, vermochten sich nicht einmal selbst den Berg hochzuziehen. Es wurden über 230 spezielle Faulhaber-Motoren nachgeliefert, um die erforderliche Zugkraft zu garantieren. Gefordert war das Überwinden einer Steigung von 179 Promille, was der maximalen Neigung der ehemaligen Schöllenenbahn entspricht. Heutige Züge mit den Deh 4/4<sup>1</sup> pendeln zwischen Göschenen und Andermatt vierteilig, wobei die Modelle diese Aufgabe auch mit fünf Wagen meistern. Der Uhlenbrock-Decoder, der im gut einsehbaren Gepäckabteil untergebracht war, wurde durch einen ESU-Lok-Sound-5L-Decoder ersetzt und umplatziert. Der Gepäckraum ist nun mit einer Inneneinrichtung versehen und beleuchtet. Ebenfalls ein Novum ist, dass jedem Modell ein Zertifikat beiliegt, in dem die genaue Stückzahl jeder einzelnen Version und Betriebsnummer aufgeführt ist.

Gesamthaft wurden 58 Triebwagen in fünf Grundversionen produziert. Die zwei Epochen der FO decken die Zeiträume von 1971 bis 1978 und von 1981 bis 1994 ab, jeweils mit allen fünf Betriebsnummern. Für die BVZ stehen drei Betriebsnummern zur Verfügung, wobei die Zeiträume von 1975 bis 1983 und von 1988 bis 1997 berücksichtigt wurden. Die vier Betriebsnummern der MGB entsprechen der Ausführung von 2006. Auch feine Unterschiede in Farbe und Details wurden berücksichtigt. Die Wappen sind selbstverständlich geätzt und mit den entsprechenden Ortsnamen versehen. Auf Kundenwunsch wurden an allen Modellen Kadee-Kupplungen montiert. Die gefederten Mittelpuffer liegen bei.

## Spass am Spiel

Gerade 0m-Modellbahner mögen das vorbildgerechte Spiel, vor allem was den Rangierbetrieb und die korrekten Lichtwechsel betrifft. An den Deh 4/4 können alle gängigen Lichtvarianten durch das Drücken der entsprechenden F-Taste dargestellt werden. Neben der Standardbeleuchtung 3+1 sind

Alle vier Betriebsnummern der MGB hat Ferro-Suisse in der Lackierung von 2006 dargestellt.



Die Fahrberechtigung von Sonderzügen wird mit der roten und ...



... das Nachkommen eines Folgezuges mit der grünen Lampe angezeigt.

Varianten wie Folgezug-, Fahrberechtigungs-, Not- und Zugschlussignal möglich. An den Wagen der frühen Epochen werden Folgezüge mit einer grünen Lampe angezeigt, an den moderneren Versionen mit zwei weißen Frontlichtern. Selbst die Pendelzugbeleuchtung fehlt nicht, was gleichzeitig verrät, dass der Hersteller auch die Zwischen- und Steuerwagen auf dem Zettel hat. In dieser Konstellation werden die Front- und die beiden roten Schlusslichter fahrtungsabhängig umgestellt. Das Licht in den Führerständen und im Gepäckabteil funktioniert ebenfalls auf Tastendruck.

An Geräuschen ist alles vertreten, was das Modellbahnerherz begehrte. Insgesamt stehen 28 F-Funktionen für Licht und Geräusche zur Verfügung. Dazu gehören Peifen, Kurvenquietschen, Lüfter, Vakuumpumpe und das Geräusch der Zahnstangen einfahrt, um nur einige zu nennen. Auch gibt es fünf verschiedene Bahnhofs durchsagen, die jeweils mit dem angegebenen CV auf andere Stationen umgestellt werden können. Wer es nicht mag, lässt die Taste einfach aus. Aber gerade für Modellebahner, die auf kleineren Dioramen Betrieb machen, kann ein gut eingesetzter Geräuscheffekt zur Stimmung beitragen.

Hervorragend sind die Laufeigenschaften der Deh 4/4. Schon auf Stufe eins fah-



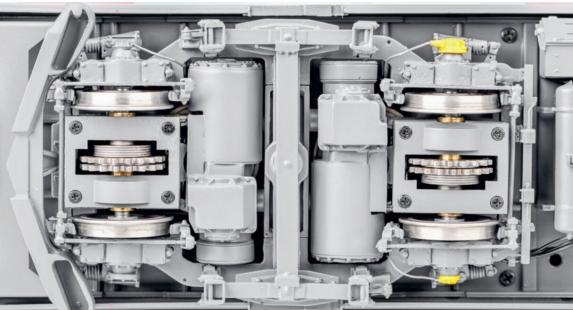
Der Gepäckraum ist beleuchtet und verfügt über eine komplette Inneneinrichtung.

ren die Triebwagen seidenweich an. Die vier Faulhaber-Motoren 2232U 012 SR sorgen für die nötige Zugkraft. Sie wirken auch direkt auf die wälzgefrästen Zahnräder (kein Kunststoff), die eine höhere Präzision aufweisen als konventionell hergestellte Zahnräder. Das gilt für das Getriebe wie auch für die Zahnräder für die Zahn-

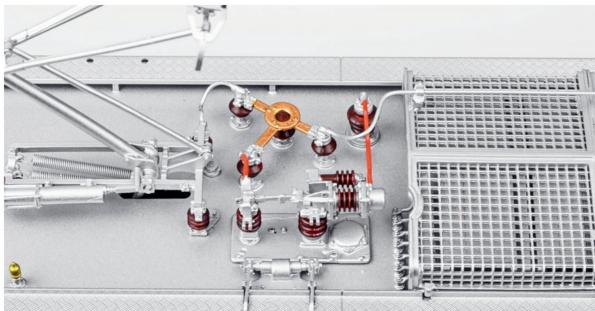
stange. Die Getriebe sind gekapselt und wartungsfrei. Gleichzeitig musste erheblich Gewicht beigefügt werden (2,2 kg), weil durch die Anhängelast die Tendenz entsteht, dass die Triebfahrzeuge aus dem Zahnrad gedrückt werden.

Die Pesolillo SA hatte schon vor zehn Jahren Faltenbaläge mit Magnetkupplung

# Rollmaterial



Ein sauber gekapselter Antrieb sorgt für einen ruhigen Lauf.



Trennmesser sowie Haupt- und Erdungsschalter funktionieren korrekt.



Auch im Führerstand fehlt es an nichts. Das Licht reagiert auf Tastendruck.



Auch die Beschriftung lässt keine Wünsche offen. Die Wappen sind geätzt.



Die fünf verschiedenen Varianten des Deh 4/4 von FO, BVZ und MGB auf einen Blick.

an den Reisezugwagen. Selbstverständlich gilt das auch für die Deh 4/4 aller Versionen. Die Raffinesse liegt im Detail: Der Kupplungseffekt wird nicht durch den ganzen Rahmen ausgelöst, sondern durch vier kleine Magnete - je zwei an den unteren Enden und zwei in den oberen Ecken. Dadurch kuppeln die Faltenbälge sauber und deckungsgleich. Für den Einsatz mit Güter- oder Personenwagen mit Plattformen können die Faltenbälge wie beim Vorbild in die entsprechende Halterung zurückgefahren werden. Die Faltenbälge sind mit allen Magnetversionen der Mitbewerber kompatibel.

### Fazit

Diese Triebwagen lassen keine Wünsche offen. Die Detailierung wie auch die technische Ausführung genügen selbst hohen Ansprüchen. Im Führerstand fehlt es weder an Bedienelementen noch an Instrumenten. Sämtliche Beleuchtungen sind mit LEDs ausgeführt. Trotz der vier Motoren beträgt die Stromaufnahme lediglich 150 Milliampere. Die Triebwagen werden auf jeder 0m-Anlage eine gute Figur abgeben, vor allem auch wegen der hervorragenden Laufeigenschaften. Wegen der Umbauten der bereits lackierten Fahrzeuge hat sich der Liefertermin spürbar verschoben. Doch die Aussage «Was lange währt, wird endlich gut» trifft den Nagel auf den Kopf.



Die Faltenbälge haften magnetisch, auch mit Produkten anderer Hersteller.



In Ruhestellung sind die Faltenbälge in der vorgiblgerechten Halterung fixiert.





Technik | Mehrfachtraktion im Digitalbetrieb

# Mehrfachtraktion zur Beförderung von schweren Zügen

Vor schweren Güterzügen auf den Bergstrecken werden oft mehrere Lokomotiven vorgespannt. Während früher dazu pro Lokomotive ein Lokführer mit dabei war, übernimmt das heute die Vielfachsteuerung. Wie aber lassen sich solche Mehrfachtraktionen im Modell nachbilden, ohne einen Getriebeschaden zu riskieren? Hans-Jürgen Götz zeigt in seinem Beitrag verschiedene Möglichkeiten.



Von Hans-Jürgen Götz (Text/Fotos)

Mehrachtraktionen, also der Einsatz von zwei oder mehr Lokomotiven vor einem Zug, haben für die Zuschauer immer einen besonderen Reiz. In der Realität werden solche Mehrfachtraktionen immer dann eingesetzt, wenn zum Beispiel vor schweren Güterzügen auf Bergstrecken mehr Zugkraft erforderlich ist. In der Schweiz sind solche Szenarien regelmässig, vor allem auf den Alpen-Rampen, zu beobachten. Ebenfalls oft anzutreffen sind Fahrzeugüberführungen. Sowohl Streckenloks als auch Baudienst- oder Rangierfahrzeuge werden dabei mit Güterzügen überführt. Auch bei den Schmalspurbahnen sind immer mal wieder Doppeltraktionen oder Überführungen anzutreffen. Auch in den USA sind Mehrfachtraktionen schon fast Normalität. Bis in die 1970er-Jahre hat man dort eher noch pragmatisch gedacht, und so hat man anfangs den Ansatz gewählt, kleinere, eher leistungsschwache und preiswerte Dieselelektrikloks zu beschaffen. Diese liessen sich nach Bedarf zu beliebigen Kombinationen von Mehrfachtraktionen koppeln. Da in den USA auf den grossen Fernstrecken viel längere und damit schwerere Güterzüge als bei uns gefahren werden, ist der Einsatz solcher «Consists» dort im Alltag überall zu beobachten. Lange Doppelstock-Containerzüge oder schwere Kohlezüge können ohne sol-



Vor der Zeit der Allegras waren Doppeltraktionen am Bernina Alltag. Bei einer Fotofahrt am 18. Oktober 2019 war dies nochmals zu erleben.



Auch bei der SOB gab es Schiebedienst: Der BDe 4/4 unterstützt am 7. Mai 2008 am Zugschluss die Re 446 bei der Beförderung des Kieszugs.

# Rollmaterial



Zwischenloks waren vor allem auf den steilen Alpenstrecken im Einsatz: Eine BLS Ae 4/4<sup>II</sup> ist hier als Zwischenlok eingereiht, zugführend zieht die Ae 8/8 272.

Foto: Ernst Brunke

che gewaltigen Lokomotivkombinationen gar nicht über die vielen Pässe in den Weiten Amerikas bewegt werden. Lange Güterzüge mit acht Lokomotiven am Anfang, zwei «Helper-Units» in der Mitte und noch einmal zwei Maschinen als Schubloks am Ende sind dort keine Seltenheit. In der Schweiz war bis Ende der 1980er-Jahre nur der Zwischendienst erlaubt. Dieser war bei den schweren Güterzügen auf den Steilstrecken am Gotthard und am Lötschberg auch an der Tagesordnung. Da die neueren Güterwagen in massiver Bauweise gebaut wurden, konnte Anfang der 1990er-Jahre der Schiebedienst erlaubt und fortan auch praktiziert werden. Heute gibt es in der Schweiz ausschliesslich Schiebedienst, aber seit Inbetriebnahme der Basistunnels ist ein solcher nur noch selten nötig.

Auf der Modelleisenbahn hat man solche Herausforderungen im Sinne der Zugkraft eher nicht. Hier geht meist um die Optik, die entsteht, wenn zwei oder mehr



Foto: Georg Trüb

Im Güterverkehr gehören Mehrfachtraktionen zum Alltag, entweder aus Lastgründen oder weil Lokomotiven überführt werden müssen.

Lokomotiven in einem Zug präsentiert werden. Wir wollen uns in diesem Artikel die verschiedenen Möglichkeiten zur digitalen Steuerung solcher Mehrfachtraktionen einmal etwas genauer anschauen.

### Die Dummy-Methode

Die einfachste Methode ist es, nur die erste Lokomotive zu steuern und für die restlichen sogenannte Dummies einzusetzen, also «leere» Lokgehäuse ohne Motor und Steuerung. Dabei kann man aber trotzdem auch die motorlosen Loks mit einem Sound-decoder ausstatten, sodass man wenigstens die korrekte Beleuchtung darstellen kann und akustisch das Gefühl hat, dass alle Loks wirklich arbeiten.

Bei den grösseren und schweren Modellen der grossen Baugrössen stösst diese Methode schnell an ihre Grenzen. Dort werden tatsächlich relativ schwere Züge über die Anlagen bewegt. Ein Bernina-Zug auf der Gartenbahn mit Kleinserienwagen in Metallbauweise bringt eine hohe Zuglast an den Haken der Lokomotive. Aber auch lange Güterzüge in H0 mit 15 Wagen und mehr benötigen entsprechend Zugkraft. Um diese dann auch auf den Steigungsrampen hochziehen zu können, reicht eine Lokomotive tatsächlich nicht mehr aus. Deshalb kommen vor solchen Zügen Mehrfachtraktionen zum Einsatz, in die mehrere motorisierte Loks eingereiht werden.

Dabei besteht die Herausforderung darin, dass die beteiligten Triebfahrzeuge dieselbe Fahrcharakteristik aufweisen, also gleich schnell fahren, beschleunigen und bremsen. Wenn hier zu grosse Unterschiede bestehen, leiden vor allem die Getriebe in den Lokomotiven, weil da auf Dauer zum Teil doch erhebliche Kräfte gegeneinander arbeiten.

### Die passenden Kupplungen

Solange man die Lokomotiven alle direkt hintereinander kuppelt, ist diese Herausforderung noch halbwegs beherrschbar. Auch die integrierte Lastregelung moderner Decoder hilft hier, die grössten Unterschiede im Fahrverhalten der einzelnen Loks etwas auszugleichen. Wenn man die Loks aber auch an verschiedenen Positionen im Zug einsetzen will, zum Beispiel noch eine in der Mitte oder am Ende als Schublok, dann wird eine solche verteilte Mehrfachtraktion noch viel empfindlicher auf Fahrunterschiede reagieren, Entglei-



Im Bahnhof Schaffhausen in 1:32 warten zwei E-Loks auf ihren Einsatz als Mehrfachtraktion.



Vor dem Einsatz eines Steuerungsprogrammes erfolgt das präzise «Einnessen» aller Loks.



Für US-Modelle empfehlen sich die «Body Mount»-Klauenkupplungen aus Metall von Kadee.

sungen der Wagen in diesen langen Zügen sind dann die unmittelbare Folge.

Im H0-Bereich kann man durch den Einsatz von passenden Kupplungen etwas Millerung erreichen. Bügelkupplungen eignen sich eher weniger in Kombination mit Kupplungskinematik, da sie sich verhaken können und nicht mehr in die Ursprungsstel-

lung wechseln. Es empfehlen sich deshalb entsprechende Kurzkupplungen, wie sie von unterschiedlichen Herstellern angeboten werden. Zusätzlich lässt sich ein Zug für den Schiebe- oder Zwischendienst noch weiter optimieren, indem man Wagen einsetzt, bei denen die Kupplungen direkt am Wagengehäuse montiert sind und nicht am Dreh-

gestell. Dies ist vor allem bei älteren H0-Modellen, bei den H0m-Modellen von BEMO oder auch im Bereich der Gartenbahnen oft der Fall. Zudem schafft es Abhilfe, wenn der Zug mit Zwischenloks möglichst lang und schwer ist, damit die Lokomotiven auch wirklich arbeiten müssen. Somit zieht die Zwischenlok den hinteren Zugteil und hat damit weniger Power übrig, um den vorderen Teil zusammenzudrücken.

Bei Modellen der grösseren Spuren bietet sich vor allem bei US-Modellen eine Umrüstung auf die Klauenkupplungen der Firma Kadee an. Diese gibt es in allen Grössen und Anbauvarianten. Da sie meist komplett aus Metall gefertigt werden, arbeiten sie sehr präzise, halten grosse Zugkräfte ohne Probleme aus und neigen auch kaum zu «unerwarteten» Entkupplungsvorgängen. Und da sie intern auch noch mit Federn ausgestattet sind, können sie kleine Zug- und Druckunterschiede, wie sie beim Anfahren oder Abbremsen im Zugverband entstehen, im Bereich von ein paar Millimetern spielend ausgleichen. Bei langen Zügen sind das dann in Summe schon einige Zentimeter, und man hört das dann auch, weil der Reihe nach alle Kupplungen leicht klacken, was wiederum dem Geräusch der grossen Bahn ähnlich ist.

## Abgleichen der Fahreigenschaften

Das alles ersetzt aber keinesfalls die notwendigen Abgleicharbeiten an den Lokomotiven selbst. Idealerweise setzt man deshalb am besten Lokomotiven des gleichen Typs und Herstellers ein. Allerdings gibt es auch hier Unterschiede, da die Hersteller im Laufe der Jahre unter Umständen verschiedene Motoren und Getriebe verbaut haben. Für einen ersten Test stellt man die ausgewählten Lokomotiven zusammen auf ein Gleis und testet, ob sie beim Fahren im Analogbetrieb halbwegs gleichmässig fahren, was erstrebenswert wäre. Sollten sie

zu stark voneinander abweichen, kann man dann beim Digitalbetrieb entsprechend korrigieren, wenn auch mit erheblichem Aufwand und einigen Einschränkungen.

Über die CVs 2 bis 6 und diverse andere decoderabhängige CVs lassen sich die Fahreigenschaften einer Lok feiner justieren. Und damit kann man dann versuchen, die einzelnen Lokomotiven besser aneinander anzupassen. Das erfordert aber viele Testfahrten und Feinjustierungen und gelingt nie wirklich perfekt über alle Geschwindigkeitsbereiche und unterschiedlichen Lasten.

Relevante CVs für den Geschwindigkeitsabgleich gemäss NMRA-Standard:

CV 2	Anfahrspannung
CV 3	Beschleunigungszeit
CV 4	Verzögerungszeit
CV 5	Maximalgeschwindigkeit
CV 6	Mittlere Geschwindigkeit
CV 29	Fahrrichtung und Anzahl der Fahrstufen
CV 66	Trimmwert für Vorwärtsfahrt
CV 67-94	Individuelle Kennlinie
CV 95	Trimmwert für Rückwärtsfahrt

## Besonderheiten bei Soundloks

Aufpassen sollte man auch mit CV 5, der maximalen Geschwindigkeit. Wenn man diese reduziert, kann es passieren, dass bei Soundloks die Fahrstufe des maximalen Motorgeräusches unter Umständen auch nicht mehr erreicht werden kann, weil man das ja via CV 5 limitiert hat. Zumaldest bei den ZIMO-Decodern kann man alternativ auch via CV 57 arbeiten, um die maximale Geschwindigkeit zu limitieren, aber dennoch den kompletten Regelbereich über alle Fahrstufen zu gewährleisten und damit das oben genannte Soundproblem zu umgehen.

## Die Auswahl der passenden Lokdecoder

Bei der Auswahl der Lokdecoder sollte man darauf achten, nur Modelle zu verwenden, die genügend Leistungsreserven für die «stromhungrigen» Loks bieten und über entsprechende Einstellmöglichkeiten zur Feinjustierung des Fahrverhaltens verfügen. Empfehlenswert sind hier vor allem Ausführungen mit integrierten Pufferkondensatoren. Das eliminiert das unangenehme Ruckeln der einzelnen Loks im Verbund, wenn über Trennstellen, Weichenherzstücke oder Ähnliches gefahren wird.

Ergänzend zum Artikel haben wir ein Video-Tutorial aufgeschaltet, welches das Vorgehen beim Geschwindigkeitsabgleich von digitalen Lokomotiven für eine Mehrfachtraktion beschreibt. Sie finden es auf der LOKI Website:

<https://loki.ch/mehrfachtraktion>



Generell ist es auch hier vorteilhaft, in allen beteiligten Lokomotiven dieselben Decodertypen mit dem identischen Firmware-Stand einzusetzen. Denn jeder Hersteller implementiert die Steuerung der Motoren etwas anders, und das bedeutet, dass nicht bei jedem Decoder dieselbe Fahrstufe auch exakt dieselbe Geschwindigkeit auf dem Gleis zur Folge hat. Es gibt zum Teil auch Abhängigkeiten von den implementierten Soundprojekten. Während die eine Lok mit dem Losfahren erst noch ein paar Sekunden wartet, bis das Geräusch der Motoren hochgelaufen ist, bewegt sich die andere sofort ab der ersten Fahrstufe.

## Alle haben dieselbe Adresse

Wenn man so weit ist, ist es dann eigentlich das einfachste, alle beteiligten Lokomotiven eines Verbundes mit derselben Adresse zu versehen. Das hat allerdings den Nachteil, dass man die Lokomotiven ständig umprogrammieren muss, ist also keine wirklich flexible Lösung. Obendrain lösen alle Loks dann beim Empfang eines Funktionsbe-



Zwei baugleiche Fahrzeuge vom selben Hersteller mit derselben Technikausstattung sind vergleichsweise einfach abzugleichen.



Auf dieser imposanten Spur 1-Anlage ziehen zwei BLS Re 4/4 einen schweren Güterzug die Lötschberg-Südrampe hinauf.

fehls die jeweils programmierte Funktion aus. Und wenn diese nicht bei allen Lokomotiven gleich ist, kann das störende Effekte hervorrufen. Während bei der einen Lok das Licht angeht, erzeugt die andere ein Bremsgeräusch usw. Das kann man natürlich umgehen, wenn man dafür sorgt, dass die gewünschten Funktionen in allen Lokomotiven entsprechend belegt sind. Außerdem fahren alle Lokomotiven in die gleiche Richtung. Wenn man das nicht will, weil zum Beispiel eine der Loks rückwärts im Verbund fährt, kann man das über CV 29, Bit 0, individuell ändern, aber auch

das bleibt dann dauerhaft erhalten und ist eventuell beim getrennten Fahren dieser Lok wieder irritierend. Um ein gleichmässiges Fahrverhalten zu unterstützen, sollten alle beteiligten Lokomotiven dieselbe Anzahl von Fahrstufen unterstützen, also 14 versus 28 oder 126.

#### **Die digitale Koppelung in der Steuerung**

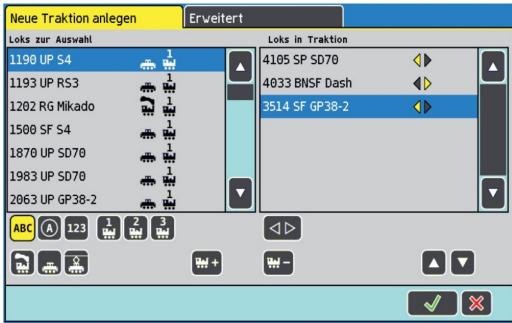
Wesentlich eleganter ist aber das eigentliche «digitale Koppeln» der beteiligten Lokomotiven über die Zentrale bzw. den Handregler. Hier gibt es je nach Hersteller der

Steuerung und Decoder verschiedene Lösungsansätze und Möglichkeiten. Dabei kann jede Lokomotive weiterhin separat angesteuert und beispielsweise die korrekte Beleuchtung je nach Position in der Mehrfachtraktion eingestellt werden. Eine Detailbetrachtung der verschiedenen Lösungsansätze nehmen wir dann in einem der nachfolgenden Hefte vor.

#### **Die digitale Zusammenstellung in der Software**

Neben den verschiedenen Zentralen bieten zum Teil auch die diversen Computerpro-





Anlegen und Steuern von Mehrfachtraktionen mit einer ECOS von ESU ...



... oder mit dem Funkhandregler Navigator von Massoth ...



... oder über den MX32/33-Funkhandregler an einer MX10 von ZIMO ...



... oder mit der Handreglerfamilie der US-Firma Digitrax.

The screenshot shows the iTTrain Zug-Editor interface. On the left is a list of locomotives: 3625 UP SD45, Rio Grande St. L. Sammiler, 5330 NYC Constitution, 7427 UP 0-6-0, TR BN32 Kohlenzug UP EB, 4012 Big Boy mit Big Giga..., Pennsylvania Heavy Weig..., 7427 UP 0-6-0 mit 3 Wag..., 76 Amtrak Genesis, TR 930 UP EB, 2590 SF Güterzug, 3009 UP GP38-2, 837 UP CP30, 5 Drains, 82 SF EB, 132 SF RS3-2, 1193 UP RS3, 2063 UP GP38-2, TR SF F3, TR 3514 SF GP38-2, and TR 629 UP U25. The main area shows a 'Zusammenstellung' (Assembly) table with columns for Haupt (Type), Typ (Type), Name (Name), Richtung (Direction), Länge (Length), Detektor (Detector), and Steuerwagen (Control car). The table lists four locomotives: 1983 UP SD3, 3009 UP SD4, 4105 SP SD70, and 3514 SF GP38-2. Buttons at the bottom include Neu, Kopieren, Löschen, Übernehmen, Zurücksetzen, and Leeren.

Die Steuerungssoftware iTTrain bietet gute Steuerungsmöglichkeiten für Mehrfachtraktionen.



Foto: Stefan Wyss

Bei der RhB werden Rangierfahrzeuge oft in Güterzügen überführt. Um dies nachzustellen, müssen die Fahrzeuge im Modell abgeglichen werden und gleiches Fahrverhalten aufweisen.

gramme die Möglichkeit, Mehrfachtraktionen zu bilden und zu steuern. Unter iTrain kann man beispielsweise ebenfalls beliebige Lokomotiven aus der Lokliste des Programmes auswählen und zu einem Verbund zusammenkoppeln. Auch hier kann man dann die individuellen Fahrtrichtungen festlegen und gemeinsame Funktionen definieren. Diese Lösung hat dann aber den Nachteil, dass man hier nicht über die Regler an der jeweiligen Zentrale direkt auf diesen Verbund zugreifen kann, es existiert nach «außen» keine aufrufbare spezielle Adresse und das Fahren geht nur über die virtuellen Regler von iTrain. Zum mindest via Smartphone-App kann man dann solch einen Verbund noch direkt fahren.

Im Gegensatz zu den zuvor genannten Optionen können bei dieser Lösung aber die Fahrunterschiede zwischen den beteiligten Lokomotiven über iTrain ausgeglichen werden. Solange jede Lok auf der Anlage bei iTrain eingemessen ist, weiss iTrain ganz genau, bei welcher Wunschgeschwindigkeit welche DCC-Fahrstufe an die jeweilige Lok zu übermitteln ist. Das Ergebnis ist, dass alle Loks im Verbund ganz unterschiedlich angesteuert werden und auf Fahrstufenwechsel reagieren.

## Die Koppelung zwischen den Lokodecodern

Zu guter Letzt gibt es dann aber auch noch etwas aufwendigeren und fast perfekten Königsweg: die Definition einer Mehrfachtraktion über die entsprechende Programmierung der beteiligten Lokodecoder. Je nach Decoder ist zumindest der NMRA-Standard implementiert bzw. werden zusätzliche Möglichkeiten geboten. Über die CVs 19 bis 22 lassen sich die gewünschten Adressen im Verbundbetrieb sowie die gewünschten gemeinsamen Funktionen definieren. Zum Teil lassen sich die Funktionen auch noch unterschiedlich definieren, je nachdem ob gerade vorwärts oder rückwärts

gefahren wird. So will man zum Beispiel die entsprechenden Lichter verschiedener Lokomotiven in der Mitte des Verbunds ausschalten. Oder nur die vordere Lokomotive soll das Horn auslösen, während aber das eigentliche Motorengeräusch und die Bremsen aus allen Loks ertönen sollen. Auch diesen Lösungsweg wollen wir am Beispiel verschiedener Decoder in einem Folgeartikel in einem der nächsten Hefte etwas genauer betrachten.

## Stromverbrauch

Zu guter Letzt sei auch auf das Thema «Stromverbrauch» hingewiesen. Je mehr Lokomotiven in einer Mehrfachtraktion mitfahren,

desto mehr Strom muss eine Zentrale bzw. ein Booster im entsprechenden Streckenabschnitt bereitstellen. Bei den grösseren Spuren und Zügen mit drei Loks kommen dann schnell mal zehn Ampere und mehr zusammen. Aber auch bei den kleineren Spuren ist der Stromverbrauch nicht zu vernachlässigen. Fahren auf einer grossen Anlage mehrere Züge mit mehr als einer Lok, ist auch da für eine entsprechende Stromversorgung der Anlage mit genügend Boostern zu sorgen. Bei Bedarf kann die Anlage in mehrere Stromkreise unterteilt werden. Dabei sollte die Anlage entsprechend verkabelt und die Kabelquer schnitte nicht zu dünn gewählt werden. 



Kräftige Digitalbooster sind bei grossen Anlagen unerlässlich ...



... bei Anlagen der grösseren Spuren nicht selten gleich mehrere davon.





SBB | SBB-Wassertankwagen Xs Bau III Bd1 auf ROCO-Basis

# Vom Öl- zum Wasserwagen

Zur Rollmaterialsammlung von Franz Scherer zählten einst zwei SBB-Wassertankwagen des Typs Xs Bau III Bd1 von AKU. Da er die Wagen aber früher einmal verkauft hatte und diese auch nicht mehr erhältlich sind, blieb ihm für die Wiederbeschaffung nichts anderes übrig als ein Umbau aus einem bestehenden Modell. In diesem Beitrag berichtet er uns, wie er dabei vorging.

Von Franz Scherer (Text/Fotos)

Es gibt viele Möglichkeiten, ein gewünschtes Modell auf einer Anlage oder sonst wie präsentieren zu können. Sicher ist der folgende Hinweis der einfachste Weg und mit Abstand auch der schnellste, den auch die meisten Modellbahner wählen: die Türe zu einem entsprechenden Fachgeschäft öffnen und das gewünschte Modell käuflich erwerben. Für meinen ersten SBB-Wasserwagen habe ich diesen Weg auch beschritten und von AKU-Modellbahnen zwei solche Modelle beschafft. Leider sind sie heute nicht mehr in meinem Besitz und die AKU-Modelle sind ausverkauft. Da ich aber wieder einen solchen Wagen haben wollte, stellte sich mir die Frage: Verzichten oder selbst bauen? Wer mich kennt, kennt auch die Antwort.



Foto: Stefan Treier

Ein solcher zweiachsiger Wassertankwagen wie dieser Xs in Brugg diente als Vorbild.



AKU fertigte verschiedene Varianten des SBB-Wasserwagens, so auch jenen von Sonceboz.

### Vom Öl- zum Wasserwagen

Für dieses Projekt habe ich mir im Fachhandel einen zweiachsigem Wascosa-Kesselwagen von ROCO (Art.-Nr. 76509) gekauft. Dieses Modell ist eine ideale Basis für meinen Umbau. Der erste Arbeitsschritt ist das Demontieren des Modells. Tank und Fahrgestell sowie Kleinteile, Aufstieg, Bremserbühne mit Stiegen und Kupplungen werden vorsichtig abgebaut. Für den folgenden Aufbau des Modells des Wasserwagens dienen ein oder mehrere Vorbildfotos aus dem Internet als Bauvorlage. Bei solchen Wagenmodellen verzichte ich auf Masszeichnungen, da sie mir meine Modelbaufreiheiten zu stark einschränken.

Zuerst wird auf dem Tank die vorhandene Werbeschriftung entfernt. Beim Entfernen ist darauf zu achten, dass es keine Kratzer gibt. Solche Unschönheiten sind später eventuell störend, das heißt sichtbar. Jetzt kann der neue Aufbau beginnen: mit der markanten stirnseitigen Wasserstandsanzeige. Mit 1 mm starkem Rundmessing bastle ich das Schauglas und passe es gleich am Tank an. Für die abgebögenen Enden bohre ich stirnseitig genau in der Tankmitte oben und unten zwei 1,2-mm-Löcher. Die Länge dieses Bauteils bestimme ich ungefähr nach dem Bild der Vorlage. Das Schauglasrohr ist somit fertig vorbereitet. Als Träger dafür wird aus einem  $1 \times 0,5$  mm grossen Flachmessing das Trägergestell hergestellt. Dieses Flachmessing wird als Trägerstütze an den beiden Enden wie das Rohr abgebogen. Ich verzichte auf die im Original vorhandene Mittelstütze. Diese einfachere Ausführung gibt dennoch ein optisch sehr gutes Bild. Nun wird das

Rohr passend auf diese Trägerstütze geklebt oder gelötet. Anschliessend werden die Stützen entsprechend dem Foto ungefähr abgelängt. Dieser Schauglasaufbau wird an der Kesselfront mit einem guten Leim genau ausgerichtet und sauber angeklebt.

Eine ungenaue Montage des Schauglasses würde optisch am meisten stören.

Nun erhält der Wagenrahmen noch die fehlenden Rohrleitungen. Die ersten Rohre werden längs auf dem Gestell angepasst und später montiert. Diese zwei Leitungen bestehen aus einem 1,00 mm starken Rundmessing. Als Abschlusskappe dient ein 1,5 mm starkes Messingrohr von etwa 1,5 cm Länge, das am Rohrende befestigt wird. Ob mit Löten oder Kleben wird dem Bastler überlassen. Diese kurzen Messingrohrteile sehen aus wie Rohrabschlussdeckel. Achtung: Diese Rohrgebilde müssen je einmal für beide Seiten hergestellt werden. Sind beide Rohre fertig, werden sie später am Wagenrahmen angeklebt. Jetzt muss noch das dritte Anbauteil, wieder ein Rohr, gefertigt werden. Dazu wird zuerst eine u-förmige Halterung hergestellt und eingeschliffen. Dieses  $0,5 \times 2$  mm starke Messingteil wird an beiden unteren Enden mit einer Bohrung von 1,2 mm versehen. Diese Halterung schaut etwa 5,0 mm unter dem



Als Grundmodell diente der zweiachsig Kesselwagen Art.-Nr. 76509 aus dem ROCO-Sortiment.



Demontiert abgeschliffen und mit Rohren versehen: Der Baufortschritt ist gut erkennbar.

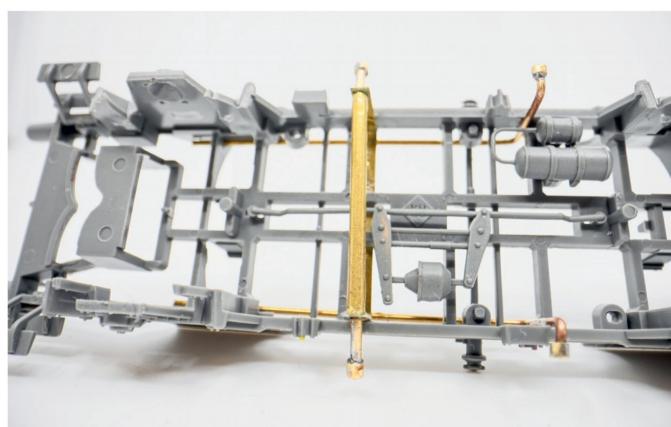
# Rollmaterial



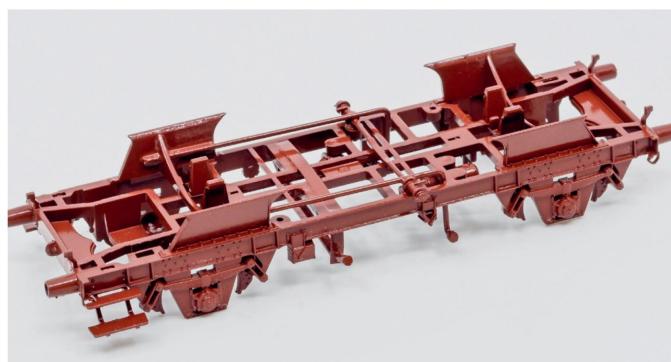
Die zusätzlichen Leitungen und Halterungen auf einen Blick.



Die Leitungen für den Tank wurden aus Rundmessingrohren erstellt.



Die Verrohrung lässt sich problemlos mit dem ROCO-Chassis verschmelzen.



Nach dem Lackieren ist kein Unterschied zwischen Kunststoff- und Messingteilen zu erkennen.

Längsträger hervor. Aus einem 1,0 mm starken Rundmessing wird das Querrohr erstellt. Die Abschlusskappen werden aus einem 1,5 mm starken Messingrohr gebastelt, wie bei den Rohren an den Längsräumen. Beide Enden müssen leicht nach oben gebogen werden. Danach kann das Rohrstück durch die Löcher der Halterung gesteckt und mit Kleber fixiert werden. Jetzt noch die angepassten Rohrstücke aufsetzen und fertig ist diese Arbeit. Ich habe bewusst auf eine Massangabe verzichtet, denn ich habe diesen Wagen frei nach Auge gebaut. Bei den SBB gibt es verschiedene Arten von Wasserwagen. Je nachdem, welche SBB-Werkstatt den Wagen damals gebaut hat.

Die nächste grosse Arbeit ist die Farbgebung des Wasserwagens. Meine Erkundigungen für die Farbe endeten irgendwo hinter den sieben Gleisen. Ich habe keine genaue Angabe für die Farbe des Wasserwagens gefunden. AKU hat mir seine Farbe des Wasserwagens, RAL 3009, angegeben. Irgendwo in einem SBB-Archiv gibt es sicher einen Hinweis auf die Farbe des Wagens. Aber, sind wir einmal ehrlich: Nach einiger Zeit im Betrieb und an der Sonne sind die meisten Farben ausgebleicht, und der Fahr- und Bremsstaub bewirken den Rest an der optischen Wirkung der Farbe.

Jetzt kommt noch die Beschriftung des Wagens. Ein Modellbahnhfreund, Ruedi Berger, der selbst viele Umbauten herstellt, beschriftet seine Modelle mit einer einfachen Fototechnik: ein entsprechendes Vorbild fotografieren und auf das Modell in der vorgegebenen Größe anpassen. Beim Wasserwagen geht diese Technik sehr gut. Da

## Benötigtes Material für den Bau:

Grundmodell	ROCO- Kesselwagen Art.-Nr. 76509 oder ähnlich
Messinggrundstangen	1,0 mm
Messingrohr	1,5 mm
Flachmessing	2×0,5 mm
Flachmessing	1×0,5 mm
Farbe	RAL 3009
Farbe	Kunststoff- grundierung



Der Kessel des Wagens wurde mit der passenden RAL-Farbe 3009 lackiert.

das Schriftfeld auf einem Tankträger angebracht ist fällt diese Beschriftungsmethode nicht auf. Unsere Beschriftung wird auf dem Computer entsprechend hergerichtet. Die passende Grösse wird auf einem Fotopapier ausgedruckt und angepasst. So ein-

fach ist das. Wird sauber verklebt, merkt kein Modellbahner diesen Betrug.

Meinerseits noch eine kleine persönliche Abschlussbemerkung: Die Modellgenauigkeit wird immer in den Vordergrund gestellt, und die Kritik ist selbst bei kleinen

Abweichungen sehr gross. Wer selbst Modelle herstellt oder auch nur umbaut, geht fast immer einen Kompromiss ein. Meine Frage an die Kritiker: Wo ist die Freude an unserem geliebten Hobby, der Modellbahn, geblieben?



Die Beschriftung wurde säuberlich mittels eines Decals aufgebracht.



Das Endprodukt darf sich durchaus sehen lassen.



Der Unterschied ist deutlich: links das Ausgangsmodell von ROCO und rechts der fertig umgebauter Wassertankwagen von Franz Scherer.

**Gesichter** | Besuch beim Emmentaler Märklin-Insider-Stammtisch (EMIST)

# Märklin-Stamm im alten Bahnhofrestaurant

Seit gut fünf Jahren lädt Bruno Schreck mit zwei Freunden viermal im Jahr zum Emmentaler Märklin-Insider-Stammtisch (EMIST) ins ehemalige Restaurant Bahnhof nach Dürrenroth ein. Der Gasthof im Emmental ist für einige Modellbahnnfreunde mittlerweile zu einer zweiten Heimat geworden.

Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

**Ü**brigens ist Mist nicht gleich Mist: Das steht zu lesen auf der Homepage des Emmentaler Märklin-Insider-Stammtisches, dessen Abkürzung EMIST das besagte Wort enthält und der damit ebenso im Internet zu finden ist. Abgehalten wird der Modelleisenbahner-Stammtisch viermal im Jahr an einem Samstag-

nachmittag in Dürrenroth im seit 2007 geschlossenen Restaurant Bahnhof.

## Märklin offiziell angefragt

Ins vormalige Restaurant Bahnhof in Dürrenroth zog 2016 Bruno Schreck ein, der im Kanton St. Gallen aufwuchs und sich zum Lastwagen- und Carchauffeur ausbil-

den liess. Nach Aufenthalten im Baselbiet und Aargau konnte Schreck 2017 die Restaurantliegenschaft mit dem geräumigen Saal und einer Kegelbahn übernehmen. Auf seinen Plan, das öffentliche Restaurant wiederzubeleben, habe er wegen geänderter Patentvorschriften 2019 verzichten müssen, erzählt Bruno Schreck.





Bruno Schreck (Mitte) mit Tom Wenger (links) und Philipp Brandenburg vor Bahntusenissen beim Eingang zum ehemaligen Restaurant Bahnhof.



Rangierarbeit auf der Anlage im Fokus der Fotokamera von Fredi Imhof.



Ein Märklin-SBB-Zug mit Leichtstahlwagen gezogen von einer Re 4/4-Lokomotive dreht seine Runden auf der Modulanlage des EMIST.

Stattdessen trat Schreck, der mit zwölf Jahren seine erste Modelleisenbahn erhielt und im Baselbiert später in seinem Hobbyraum eine Anlage betrieb, in Kontakt zur Firma Märklin und besuchte zusammen mit Bekannten das Werk in Göppingen. Dies mit dem Ziel, von Märklin die Erlaubnis zur Gründung eines Insiderstammtisches zu erhalten. Nach einiger Zeit habe er den Rückruf aus Göppingen mit dem Okay erhalten, sagt Bruno Schreck. Somit fanden im Herbst 2019 die ersten beiden Stammtische im Bahnhofrestaurant in Dürrenroth statt.

#### **Weder Verein noch Club**

Nach coronabedingten Ausfällen 2020/21 finden diese Treffen der Modellbahntreunde seit 2022 regelmäßig im Emmental statt. Damals waren sie auch an der Modellbahnausstellung in Burgdorf dabei, die im nächsten Jahr wieder über Pfingsten stattfindet. «Die Basis unserer Gruppe ist das grosse Interesse am Modellbahnbau», steht auf

ihrer Homepage zu lesen. Demnach ist der Stammtisch im Emmental «weder ein Verein noch ein Club» und hat daher auch keine Mitglieder. Dies ganz im Gegensatz zum Insider-Club (siehe Box) von Märklin.

Es sei gerade das Ungezwungene, das erschätzt, erklärt Fredi Imhof, der aus dem Baselbiert kommt, dem LOKI-Autor beim Besuch im Emmental. Imhof, der einst in

einem Club war, die Mitgliedschaft dort jedoch aufgab, fand über HELIS Kontakt zum Emmentaler Stammtisch. Hinter der Abkürzung steckt der erste Helvetische Märklin-Insider-Stammtisch, der 2004 ins Leben gerufen wurde und im Kanton Zürich beheimatet ist. Dort schnupperten vor der Gründung ihres Stammtisches auch die Emmentaler erst einmal.



Der mit EMIST beschriftete gelbe Bus neben der CS3.



Gesteuert wird auf der digitalen EMIST-Anlage fast ausschliesslich über das Handy oder Tablet.



Einst rollten hier Kugeln über die Kegelbahn. Heute rattern Züge über die Modellbahnanlage.



Der Getränkezug dampft durch die Gaststube des Restaurants Bahnhof in Dürrenroth.

## HO-Anlage auf der Kegelbahn

Fredi Imhof brachte eine Überraschung mit nach Dürrenroth: einen mit EMIST beschrifteten gelben Bus, der sich fernsteuern lässt. Dies demonstrierte Fredi Imhof mit einem CS3-Steuerungssystem zusammen mit Tom Wenger. Er kommt aus Belp, hat Elektroniker gelernt und arbeitet nun als Informatiker. Wenger erhielt in der ersten Klasse seine erste Modelleisenbahn und begann Anfang der Nullerjahre bereits mit der Digitalisierung seines Rollmaterials. Heute ist er beim EMIST der Experte in dieser Sparte und einer der Träger des Stammstisches in der alten Kegelbahn.

Die mobile Gleisanlage in HO könnte dort in 20 Minuten aufgestellt werden, so Tom Wenger. Dafür werden ein Novlontteppich auf die Bahn und Sitzkissen über die Rinne, auf der die Kugeln normalerweise zu den Keglern zurückrollen, gelegt. Die 5,4 Meter lange und 1,4 Meter breite Anlage besteht aus sechs Teilen, die zusammengebaut drei getrennte Kreise bilden. So kann parallel digital und analog gefahren werden, mit 3-Leiter- und im Innenkreis auch mit 2-Leiter-Modelleisenbahnen.

Nach Auskunft von Tom Wenger besuchen im Schnitt 10 bis 15 Modelbahnhobbyisten den Treff. Sie reisen aus diversen Regionen an und benötigen für den Weg ins Emmental bis zu einer Stunde.

## Für Verpflegung ist gesorgt

Dafür ist vorab Bruno Schreck als Gastgeber besorgt. In der Restaurantküche bereitete er mit fleissigen Helfern zur Verköstigung der Modelleisenbahner Pilzrisotto vor. Denn nach Tom Wengers Vortrag zur Digitalsteuerung mit der CS3 und eifriger Fachsimpelei während des Betriebs auf der Anlage mit unterschiedlichem Fahrmaterial kam bei den Stammteilnehmern allmählich Hunger auf. Unter ihnen war auch Remo Rettenmund, ein langjähriger Freund und Wegbegleiter von Bruno Schreck.

Die beiden lernten sich auf dem Zeltplatz in Gampelen am Neuenburgersee kennen. Remo Rettenmund, der aus Bümpliz stammt, kam erst mit 50 mit Modelleisenbahnen in Kontakt. Später half er massgeblich beim Aufbau des Stammstisches und bei dessen Einrichtung im Bahnhofrestaurant in Dürrenroth mit. Dazu gehört auch ein Spur-1-Zug, der durch die Gaststube fährt und auf zwei Flachwagen verschiedene Getränke serviert.

## Beitrag ins Kässeli zahlen

Bruno Schreck verbindet auch die Unterhaltungsmusik mit Tom Wenger. Zu ihnen gesellt sich als dritter Träger des Emmentaler Märklin-Insider-Stamms Philipp Brandenburg. Der Jüngste im Team stiess über seine Mutter dazu, die mit Bruno Schreck befreundet ist. Als kleiner Junge habe er von den beiden eine Modelleisenbahn aus dem Angebot eines Discounters geschenkt erhalten, sagt Philipp Brandenburg, der aus Oftringen im Aargau kommt und eine Grafikerlehre absolvierte. Heute arbeitet er für eine Stahlbaufirma im Marketing und kümmert sich auch beim EMIST darum sowie ums Visuelle und ums Sponsoring. Sonst werde der Stammtisch, der sich gut für Neu- und Wiedereinsteiger eignet, über freiwillige Beiträge ins Kässeli, das er jeweils aufstelle, finanziert, führt Bruno Schreck aus, der den Übernamen «Bähnler» hat.

## Mehr als nur ein Treffpunkt

Wie Schreck erklärt, kommt das daher, dass er an seinem früheren Wohn- und Arbeitsort im Kanton Baselland andere Brunos im Bekanntenkreis hatte, von denen er sich über das Hobby unterscheiden wollte. Dieses ist mittlerweile zu seinem Lebensinhalt geworden. Sichtbar ist das durch eine Signalglocke und das Hinweisschild auf eine Bahnschranke beim Eingang ins frühere Bahnhofrestaurant in Dürrenroth. Da findet nun regelmässig der Emmentaler Märklin-Insider-Stammtisch statt – das nächste Mal am 4. Oktober und 29. November. Auch das Gebäude selbst ist ein kleines Bahnmuseum mit vielen Sammlerstücken, die Bruno Schreck zusammengetragen, aber für die er noch keine genaue Verwendung hat.

Weitere Informationen rund um den Stammtisch unter: [www.emist.ch](http://www.emist.ch)



Ein kleiner Eindruck davon, was Schreck an Utensilien aus der Bahnwelt gesammelt hat.



Das ehemalige Restaurant ist voll mit Utensilien aus der Welt der Eisenbahn und vergangener Tage.



Philipp Brandenburg vor der Vitrine mit Loks und Wagen und dem passenden Emmentaler Krokodil.

## Was anders ist beim Märklin-Insider-Club

Die ideale Ergänzung für Ihr Hobby: So wirbt die Firma Märklin für die Mitgliedschaft in ihrem Insider-Club, den es auch für Trix und LGB gibt. Der Jahresbeitrag beträgt aktuell Fr. 109.95. Geboten werden dafür 6x jährlich das Märklin-Magazin und die Insider-Clubnews, der Zugang zum Gesamtatalog sowie zu Neuenheitsprospekt, der Erwerb von Clubmodellen sowie der Gratisbezug eines Wagens (H0 oder Z) dazu, die Jahreschronik als Film, eine Clubkarte (für Rabatte auch bei Kooperationspartnern), der kostenlose Versand im Onlineshop sowie Vergünstigungen bei Seminaren und Clubreisen.

Auf der Internetseite des Märklin-Insider-Clubs ist auch eine Rubrik zu Modellbahnn-Stammtischen zu finden. Auf der Liste, die heruntergeladen werden kann, sind drei Stammtische in der Schweiz aufgeführt. Nebst dem Emmentaler in Dürrenroth und HELIS in Wädenswil gibt es noch einen Märklin-Insider-Stammtisch Oberwallis in Fiesch. Zur langen Reihe Stammtische in Deutschland gesellen sich ein paar in Dänemark, Österreich, Belgien, den Niederlanden sowie Frankreich und Grossbritannien. Dazu gibt es noch Märklin-Freunde in Südamerika, genauer in Argentinien und Chile.



**Report** | Steiner Liliputbahn feiert 50-jähriges Bestehen

# Dem Rhein entlang

Die Geschichte der Steiner Liliputbahn begann vor genau 50 Jahren.

Damals fällte Charles Ball senior den Entscheid, eine 5- und 7¼-Zoll-Gartenbahn zu bauen.

Am 21. und 22. Juni 2025 feierte die Steiner Liliputbahn ihr grosses Jubiläum ausgiebig. Wir nehmen dies zum Anlass, nicht nur über das Fest, sondern auch über die Geschichte und Entstehung der Bahn zu berichten.

Von Manuel Blumenthal (Text/Fotos)

Die Idee einer Liliputbahn, also einer Gartenbahn mit Personenbeförderung, in Stein am Rhein entstand vor über 50 Jahren. 1974 gelangte Charles Ball senior mit der Idee, eine Mitfahrgartenbahn aufzubauen zu wollen, an den Steiner Stadtrat. Nach einem Treffen auf der Stadtgartenwiese, bei dem auch ein Stück Gleis mit einer Lok zur Präsentation des Anliegens aufgestellt wurde, gab es vonseiten der Behörden grünes Licht. Der Bau der Anlage konnte noch im selben Jahr in Angriff genommen werden, und auch erste

Testfahrten fanden bereits einige Monate später statt. Am 3. und 4. Mai 1975 war es dann endlich so weit. Die offizielle Einweihung der 5- und 7¼-Zoll-Gartenbahn in Stein am Rhein fand bei regnerischem Wetter statt, was das Publikumsaufkommen nicht allzu gross ausfallen liess.

Die Strecke erstreckte sich vom Wäldchen bis zur Stadtgartenwiese, wo nach der Durchfahrt des Ovals der Zug wieder zurück zum Ausgangsbahnhof fuhr. Aufgrund des grossen Erfolgs nach dem mittelmässigen Start am Eröffnungswochenende

waren die Züge erfreulicherweise bei den nächsten Fahrtagen so gut besetzt, dass die selbst gebaute Atlantic der Pennsylvania Railroad bereits an den Anschlag kam. So wurde noch im selben Jahr eine grössere Lokomotive gebaut, die auch schwerere Züge befördern konnte.

Ein Jahr später gesellte sich auch die erste 7¼-Zoll-Dampflok zur Bahn. Die auf den Namen «Stein am Rhein» getaufte Dampflok war den G 3/3 der Waldenburger Bahn nachempfunden und wurde von der Bevölkerung liebevoll «Steinerlii» genannt.



Foto: Baison

mit der «Emma» aus der Geschichte um Jim Knopf aufwies. Grund genug für den Gründer der Bahn, diese Lok nachzubauen.

Ebenfalls zu dieser Zeit wurde die erste Diesellok angeschafft. Ein Modell der V22.01 der Jagsttalbahn, die bis heute im Dienst steht und bald ihr 50-Jahr-Dienstjubiläum feiern kann.

1991 zeichnete sich ab, dass die gesamte Anlage nach 16 Jahren Betrieb erneuert werden musste. Leider wurde dieses Vorhaben durch einen Einspruch eines Einwohners blockiert, sodass sogar der Gang vor das Bundesgericht nötig wurde. Dieses räumte aber alle Steine aus dem Weg und gab der Erneuerung, die faktisch einem Neubau entsprach, grünes Licht. Im Januar 1996 startete Charles Ball senior für die neu gegründete Steiner Liliput Bahn AG mit den Bauarbeiten. Der Streckenverlauf wurde dabei nicht geändert, die Spurweiten hingegen schon. Neu konnten auf der Anlage Züge auf  $7\frac{1}{4}$ " und  $14\frac{1}{2}$ " verkehren. Im gleichen Schritt erhielt der Bahnhof beim Untertor ein neues Aufnahmgebäude, das der Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn im Massstab 1:2 nachempfunden ist.

2010 muss die Bahn dann leider einen herben Verlust verzeichnen. Charles Ball senior, der Initiator, Gründer, Erbauer und Betreiber verstarb. Die Bahn bleibt trotzdem bestehen und wird fortan von seinem Sohn Charles Ball junior betrieben. Ein Jahr später gibt es eine Neuerung: Der Verein «Liliput Bahn Stein am Rhein» wird gegründet. Dieser hat den Zweck, den Betrieb der

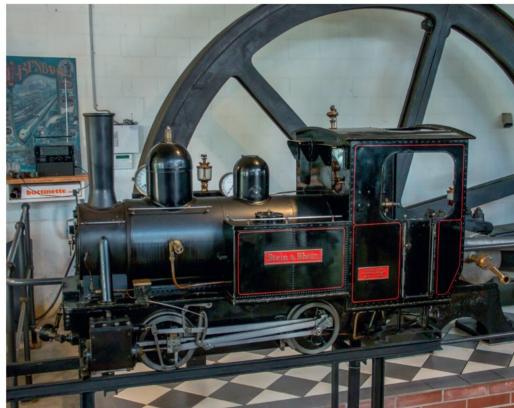
Die Eröffnungsfeier der Steiner Liliputbahn 1975 fand bei eher bescheidenem Wetter statt.

Schon 1977 wurde die Strecke ausgebaut und verlängert. Der Stadtrat genehmigte eine Verlängerung bis zum Strandbad, wo ein Bahnhof inklusive Drehscheibe entstehen sollte. Effektiv wurde die Strecke allerdings nur zum Parkplatz Hettler ausgebaut.

Eine weitere markante Änderung des Streckenverlaufs war die Verlegung des Bahnhofs, der aufgrund seiner versteckten

Lage zwischen den Bäumen 1979 an den Parkplatz Untertor verlegt wurde.

Die Steiner Liliputbahn erlangte zunehmend Bekanntheit, was dazu führte, dass bereits nach fünf Jahren eine noch stärkere Dampflokomotive angeschafft werden musste. Auf einer Reise nach Deutschland stolperte Charles Ball senior über eine Feldbahndampflok, die starke Ähnlichkeiten



1976 kam mit dem «Steinerli» die erste  $7\frac{1}{4}$ -Zoll-Dampflok zur Liliputbahn.



Schon bald kann die kleine Diesellok V 22.01 ihren 50. Geburtstag feiern.



Das Bild aus dem Archiv der Firma Balson zeigt den ursprünglichen, bescheidenen Bahnhof der Steiner Liliputbahn.

Bahn finanziell zu unterstützen. Der Betrieb lief weiterhin unter der Steiner Liliput Bahn AG. Dies änderte sich aber schon drei Jahre später: Aufgrund der gesundheitlichen Probleme von Charly Ball musste eine neue Lösung her. Der Verein übernahm kurzerhand provisorisch den Betrieb. 2014 konnte eine langfristige Lösung gefunden werden. Die Stiftung «Liliput Bahn Stein am Rhein» nimmt ihren Betrieb auf, und mit ihr kommt auch neues Rollmaterial.

Gleichzeitig wurde die Steiner Liliput Bahn AG, die sich im Besitz der Familie Ball befand, von der Jakob und Emma Windler-Stiftung übernommen. Diese Stiftung wiederum überschrieb der neuen «Stiftung Liliput Bahn Stein am Rhein» Bahn, Rollmaterial und Gebäude, damit diese den Betrieb langfristig sicherstellen kann.

#### **Heutiger Betrieb**

Die Steiner Liliputbahn, die ohne den Einsatz ihrer vielen ehrenamtlichen Helfer nicht betrieben werden könnte, verkehrt heute von April bis Oktober jeweils am Wochenende und während der Schulsommerferien auch am Mittwochnachmittag. Die knapp zehnminütige Fahrt führt vom Bahnhof, der unweit der Schiffsanlegestelle gelegen ist, dem Rhein entlang vorbei am Lokschuppen und durch den dortigen Tunnel wieder zurück zum Bahnhof. Die Strecke hat eine Länge von rund 900 Metern.

Vor knapp zwei Jahren wollte die Bahn etwas sichtbarer werden und hat im Zuge dessen Blinklichter an den Bahnübergängen aufgestellt. Zudem gesellten sich zwei Gleisbildstellwerke, ein Geschenk der SBB, zur Steiner Liliputbahn.

2014 erhielt die Bahn zwei neue Lokomotiven. Zum einen die Feldbahndampflok «Mecklenburg» und zum anderen das legendäre rhätische Krokodil, die Ge 6/6<sup>1</sup>.



Der heutige Bahnhof ist ein Nachbau der Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn im Massstab 1:2.



Da die SLB-Strecke kein Rundkurs ist, müssen die Lokomotiven beim Bahnhof gedreht werden.



Ein Grossteil der Strecke verläuft dem Uferweg entlang. Von hier aus kann man vom Zug aus die wunderbare Aussicht auf den Hochrhein geniessen.

Passend dazu konnte die Steiner Liliputbahn auch vier vierachsige RhB-Personenwagen sowie einen Gepäckwagen in Betrieb nehmen, der fix mit dem Krokodil verkehrt, da in diesem die Steuerung für die akkubetriebene Lokomotive eingebaut ist.

Bereits ein Jahr später stiess mit der G 4/5 ein weiteres Modell nach rätsischem Vorbild zur Bahn. 2018 kamen dann die neuen Salonwagen, wie sie in den 1970ern bis zu den 1990ern verkehrten, dazu. Die drei roten Wagen wurden damals von Hagen von Ortloff eingeweiht.

Ein weiteres Jahr später sollte die vorerst letzte Wagenbeschaffung getätig werden. Dem Vorstand war es ein grosses Anliegen, dass auch Personen mit eingeschränkter Mobilität die Bahn benutzen können. Auf diesen Wunsch folgte eine Anfrage an die Firma Balson, die auch die übrigen Neufahrzeuge der letzten Jahre produziert hatte, wie denn die Machbarkeit eines solchen Wagens aussehen würde. Auf die positive Rückmeldung erfolgte eine Offerte, die innerhalb 14 Tagen bestätigt werden konnte, da grosszügige Spenden die Finanzierung si-

Menschen im Rollstuhl können dank eines speziell gebauten Personenwagens die Fahrt mit der Steiner Liliputbahn geniessen.



Nachwuchsprobleme hat die SLB keine. Mit dem Krokodil ist die Jungmannschaft unterwegs.





Am Jubiläumswochenende wurden die neuen Signale erstmals in Betrieb genommen.



Der Ringlokschuppen bietet Platz für sechs Lokomotiven und beherbergt auch einige Schätze.



Früher verkehrten auf der SLB auch regelmässig Loks der ehemaligen Gebrüder-Brast-Bahn.



chernten. Schon am 6. Juli, anlässlich eines Tages der offenen Türen, konnte der Wagen seine ersten Runden drehen.

#### **Ein Fest für die Steiner Liliputbahn**

Die Steiner Liliputbahn hat schon vieles erlebt, auch ein Hochwasser hielt die fleisigen Helfer nicht auf weiterzumachen. Dies führte dazu, dass am 21. und 22. Juni 2025 das 50-Jahr-Jubiläum der Bahn gefeiert werden konnte. Und das erst noch bei strahlendem Sonnenschein, nicht wie bei der Eröffnung der Bahn 1975.



Rechtzeitig auf das Festwochenende konnten auch die neuen Signale auf dem Doppelspurabschnitt in Betrieb genommen werden. Sie sind etwas grösser ausgeführt, als es massstäblich wäre, aber dadurch für die Lokführer besser erkennbar.

Am Jubiläumswochenende hielten die Züge der Bahn ausnahmsweise auch beim grossen Depot mit dem Rundlokschuppen. Dieses durfte nämlich besichtigt werden. So konnte man die dort ausgestellten Loks, darunter auch eine der Gebrüder-Brast-Bahn, begutachten. Zudem wurden regel-

mässig Dampfloks angeheizt, was bei den Besuchenden auf reges Interesse stiess.

Für die kulinarische Verpflegung war man beim Depot ebenso am richtigen Ort. Eine kleine Festwirtschaft bot ein buntes Sortiment an Getränken, Würsten und Kuchen an, die im kleinen Zelt neben dem Depot bequem im Schatten genossen werden konnten.

Dies war auch nötig, denn die Sonne machte keinen Halt, wodurch die Temperaturen auf über 30 Grad stiegen. Die Fahrt bot mit dem Fahrtwind eine gute Abkühl-

Dank der Gastlok Molli entstand die Möglichkeit einer Doppeltraktion mit den beiden baugleichen Maschinen.

lung, trotzdem sei an dieser Stelle noch ein Tipp des Vereinspräsidenten empfohlen, womit man den Besuch der Bahn verbinden könnte: «Besuchende in den heissen Sommermonaten nehmen am besten noch die Badekleider mit, um nach einer entspannten Fahrt durch den Park entlang des Rheins eine Abkühlung im Fluss zu geniessen.» Denn die zahlreichen Wiesenflächen laden geradezu zum verweilen ein. 

Bahnenkalender 2026 – die muss man haben!

# Heute und damals

Von Urias von Meyenburg (Text)

Erneut haben wir für Sie, liebe Leserinnen und Leser, zwei Kalender gestaltet. Der LOKI Kalender mit Motiven der Schweizer Vorbildbahnen ist schon so etwas wie eine lieb gewonnene Tradition. Für die Ausgabe «Schweizer Bahnen 2026» hat erneut der bekannte Fotograf Dario Häusermann die Bilder geschossen. Auch bei die-

sem Kalender hat er es geschafft, interessantes Rollmaterial vor die Linse zu bekommen und fantastisch in Szene zu setzen.

Bereits zum zweiten Mal erscheint der Semaphor Kalender «Eisenbahn-Klassiker». Wir nehmen Sie erneut mit auf eine spannende Reise in die Vergangenheit kreuz und quer durch die Schweiz. In gewohnter Ma-

nier wurden wiederum 15 interessante und bisher unbekannte Bilder aus vergangenen Tagen ausgesucht. Die Bilder stammen allesamt aus dem umfangreichen Archiv von SBB Historic, der Stiftung Historisches Erbe der SBB. Die Motive aus längst vergangenen Zeiten laden dazu ein, in Erinnerungen zu schwelgen.



## LOKI: Schweizer Bahnen 2026

ISBN: 978-3-7272-6132-9

## Semaphor: Eisenbahn-Klassiker 2026

ISBN: 978-3-7272-6131-2

Die Kalender sind zu beziehen bei:

Stämpfli Verlag AG, Postfach, CH-3001 Bern,  
Tel. +41 (0)31 300 63 25, [loki@staempfli.ch](mailto:loki@staempfli.ch),  
oder im Webshop unter  
<https://loki.ch/de/loki-shop#kalender>

Hier finden Sie zudem auch eine  
Vorschau weiterer Bilder.

Preis: CHF 29.– / € 29.–,  
zzgl. Porto- und Versandkosten.

Einfach und bequem  
online bestellen



# News

## Dampfbahn Furka-Bergstrecke

### Eine neue Dampflok an der Furka

Foto: Michaela Hardmeier



Anlässlich ihrer Jungfern Fahrt wurde die HG 4/4 708 mit Blumenschmuck versehen.

Das Bundesamt für Verkehr hat im Frühling die Sicherheitsgenehmigung und die Sicherheitsbescheinigung für fünf Jahre erneuert. Zudem blickt die DFB optimis-

tisch in die Zukunft. Wie der Geschäftsführer der DFB AG Karl Reichenbach sagt, habe man die Lage letztes Jahr erkannt und alles unternommen, damit kein Betriebs-

verlust mehr entsteht. Die Sparmassnahmen seien auf Kurs. Im Budget für das laufende Jahr ist kein Verlust mehr vorgesehen, sofern keine ausserordentlichen Ereignisse eintreten. Wegen der Erneuerung der Infrastruktur bleiben die finanziellen Herausforderungen aber bestehen. Mit dem Saisonstart sind einige Neuerungen in Kraft getreten. Neu können mit Halbtax- und Generalabonnements Ermässigungen in Anspruch genommen werden. Zudem gibt es auch ermässigte Angebote für Reisende aus dem Ausland, wie den Swiss Travel Pass oder die Swiss Half Fare Card. Erfreuliches gibt es auch vom Lokomotivpark der Dampfbahn zu berichten. Am 17. Juli fand die erste offizielle Publikumsfahrt mit der Dampflok HG 4/4 708 statt. Dies, nachdem die DFB am 25. Juni die unbefristete Betriebsbewilligung erhalten hatte. Somit konnte das Projekt der Aufarbeitung der beiden 1990 aus Vietnam zurückgeholten Loks erfolgreich abgeschlossen werden. Die Fahrsaison an der Furka dauert noch bis zum 28. September.

Stefan Wyss

Weitere Infos: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

## Swiss Vapeur Parc le Bouveret

### Chocolat Express in Klein

Ihr 25-jähriges Bestehen feiern die Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) zusammen mit dem Swiss Vapeur Parc in Le Bouveret. Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit konnte am 13. Juni das Modell des Chocolat Express im Massstab 1:6 offiziell eingeweiht werden. Das Modell wurde von der TPF beim Swiss Vapeur Parc zur Konstruktion und zum Bau in Auftrag gegeben. Das Vorbild verkehrt bei der TPF seit 2023 zwischen Bern und der Cailler-Schokoladenfabrik in Broc.

Stefan Wyss

Weitere Infos: [www.swissvapeur.ch](http://www.swissvapeur.ch)

Der Chocolat Express  
der TPF im Massstab 1:6



Foto: Swiss Vapeur Parc



An der IMA stellen über 130 Aussteller an fünf Standorten aus.

## Int. Modellbahnausstellung Göppingen Mit der Dampflok 241-A-65 zur IMA

Vom 19. bis zum 21. September finden die 40. Internationale Modellbahnausstellung (IMA) und die 14. Märklin Tage in Göppingen statt. Über 130 Aussteller sind an den fünf verschiedenen Veranstaltungsorten präsent. Nebst diversen Modellbahnanlagen in verschiedenen Massstäben kann auch das Märklin-Stammwerk besichtigt werden. Dazu wird ein vielseitiges Programm für die ganze Familie geboten. Ab dem Bahnhof Göppingen verkehren verschiedene historische Züge, Führerstandsfahrten werden angeboten, und eine Lokparade macht das grosse Vorbild erlebbar. Der Verein Dampflok-Depot Full bietet eine Extrafahrt mit der Dampflok 241-A-65 und der Re 421 379 von Zürich über Basel nach Göppingen und zurück an.

Stefan Wyss

Weitere Infos: [www.241a65.ch](http://www.241a65.ch)

### SBB Historic und Team Erstfeld

## Gotthard-Bahntage in Erstfeld

Das Team Erstfeld und SBB Historic organisieren am Samstag, 13., und am Sonntag, 14. September, jeweils zwischen 9 und 17 Uhr die Gotthard-Bahntage. Auf der Gotthard-Nordrampe finden Erlebnisfahrten mit der C 5/6 und der Ce 6/8<sup>II</sup> statt. Beim Halt in Göschenen besteht die Möglichkeit, die Modelleisenbahnanlage der IG Gotthardbahn im Maßstab 1:87 zu besichtigen. Bei den Gleisanlagen vor dem Depot Erstfeld ist eine Fahrzeugausstellung geplant. In der ehemaligen Dampfremise wird den Besuchern die Geschichte der Bergstrecke



In Erstfeld ist das Zentrum der Gotthard-Bahntage, auch das alte Depot kann man besichtigen.

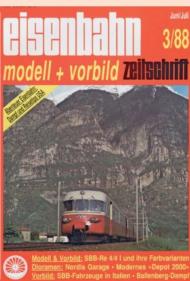
cke mit einer Ausstellung nähergebracht, während im Depot weitere Fahrzeuge ausgestellt werden. Ein attraktives Unterhaltungsprogramm für die ganze Familie mit einer Gartenbahn und einer Festwirtschaft rundet den Anlass ab. Zudem können im Vereinslokal der Urner Eisenbahn Amateure direkt neben dem Bahndepot von Erstfeld die Modellbahnanlagen in den Baugrößen

O, HO und H0m besichtigt werden. Ab dem Bahnhof Erstfeld fährt ein Gratissuttle zum Depot. Zudem werden Führungen im Gotthard-Basistunnel angeboten. Für die Führungen und die Erlebniszüge läuft ein Vorverkauf bei SBBHistoric.

Stefan Wyss

Weitere Infos:

[www.sbbhistoric.ch/gotthard-bahntage](http://www.sbbhistoric.ch/gotthard-bahntage)



### E-Paper-Archiv: «Eisenbahn-Zeitschrift»

Exklusiv für unsere Digital- und Panorama-Abonnenten stehen ab sofort alle Ausgaben bis und mit Heft 3/88 der LOKI-Vorgängerin «Eisenbahn-Zeitschrift» als E-Paper zur Verfügung.

#### Aus dem Inhalt von Ausgabe 3/88:

- Vorbild: Schweizer Bahnen heute
- Vorbild: Leichtstahlwagen in Italien
- Vorbild und Modell: Farbige Re 4/4<sup>I</sup>
- Modellbau: Diorama SBB-Depot
- Anlagen-Vorschlag: Kerzers
- Bauanleitung: Saurer-Umbauten
- Abenteuer Eisenbahn: USA-Dampf

<https://loki.ch/de/e-paper/1988>



## Faszination Eisenbahn

# Modellbahn-Tage Dottikon

Drei Gehminuten vom Bahnhof Dottikon-Dintikon befindet sich das Domizil des Vereins Faszination Eisenbahn im historischen Bally-Gebäude. Am Wochenende vom 20. und 21. September führt der Verein die

Modellbahn-Tage Dottikon durch. Nebst den Anlagen der Baugrößen H0 und H0m ist auch die Gartenbahn in Ilm in Betrieb. In der Nachbarschaft öffnet auch Michael Ringgenberg seine Türen und zeigt den Bau

seiner Anlage in Spur 0. Die Öffnungszeiten sind von 10 bis 18 Uhr, am Sonntag um eine Stunde kürzer, bis 17 Uhr. Stefan Wyss

Weitere Infos: [www.faszination-eisenbahn.ch](http://www.faszination-eisenbahn.ch)

## Verein Grossbahnfest und Schinznacher Baumschulbahn

# Grossbahnfest in Schinznach

Am Wochenende vom 6. und 7. September 2025 verwandelt sich das Gewächshaus des Gartencenters Zulauf zum Treffpunkt europäischer Gartenbahnfreunde der Spurweite 45 mm. Die vom Verein Grossbahnfest organisierte Veranstaltung richtet sich nicht

nur an die Besitzer von Gartenbahnen, sondern bietet auch ein spannendes Ausflugsziel für Familien und bahninteressierte Besucher. Im Gewächshaus zeigen über 40 Aussteller alles, was für den Betrieb einer Anlage benötigt wird. Gleichzeitig mit

dem Grossbahnfest veranstaltet der Verein Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) seitens mehreren Dampflokomotiven auf dem 600-mm-Spur-Netz der Baumschulbahn. Für das leibliche Wohl sorgt Herby - The Food Truck, zudem hat auch das Baumschulcafé des Gartencenters Zulauf geöffnet. Ergänzend zum Grossbahnfest öffnet der Schotterplatz im benachbarten Wildegg seine Tore. Auf über 1000 m<sup>2</sup> drehen Züge im Massstab 1:22,5 ihre Runden durch die Ausstellungshalle. Neben der Modellbahn können auch verschiedene Exponate der grossen Eisenbahn wie der Triebwagen 123 der Wengernalpbahn besichtigt werden. Zwischen dem Schotterplatz in Wildegg und dem Grossbahnfest in Schinznach Dorf verkehrt ein historisches Postauto. Es wird ein attraktives Kombiticket angeboten. Wir von der LOKI und vom Semaphor sind mit einem Stand am Grossbahnfest dabei. Nebst unseren Zeitschriften sind auch das LOKI Modell 2025 sowie der LOKI und der Semaphor Kalender 2026 am Stand erhältlich.

Verein Grossbahnfest



Beim Grossbahnfest fahren die Züge der Schinznacher Baumschulbahn direkt durch die Ausstellung.

Weitere Infos:  
[www.grossbahnfest.com](http://www.grossbahnfest.com)

## Verein 150 Jahre linksufrige Zürichseebahn

# Feierlichkeiten am Zürichsee

Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahnlinie von Zürich über Wädenswil nach Näfels eröffnet. Anlässlich dieses Jubiläums werden am 27. und 28. September an den Bahnhöfen von Wädenswil und Richterswil zwei Festplätze eingerichtet. An beiden Tagen werden in Richterswil historische und moderne Triebfahrzeuge zu besichtigen sein, während in Wädenswil am Samstagmorgen

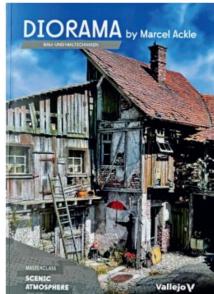
der Taufakt für den Regionaltriebzug «Wädenswil» RAe Be 511003 stattfinden wird. An beiden Orten gibt es verschiedene Verpflegungsmöglichkeiten. Zwischen Wädenswil und Pfäffikon (SZ) werden historische Eisenbahnzüge im Einsatz stehen, zudem pendeln zwischen den beiden Ortschaften historische Strassenfahrzeuge. Am Sonntag wird in Pfäffikon zusätzlich das Zeug-

hausfest mit dem Thema Eisenbahn stattfinden, und als Höhepunkt verkehrt ein Dampfexz Zug auf der Strecke von Rapperswil über Wädenswil nach Zürich und zurück.

Kurt Schreiber

Weitere Infos:  
[www.zuerichseebahn150.ch](http://www.zuerichseebahn150.ch)

# Medientipps



## Diorama by Marcel Ackle

Marcel Ackle begleitet die LOKI-Leser bereits seit Jahrzehnten: Neben seinen Bauberichten erscheinen immer wieder Fotos seiner äußerst realistisch wirkenden Dioramen in diesem Magazin. Grund dafür ist seine rege Teilnahme an unzähligen internationalen Modellausstellungen, an denen er dem Publikum auch seine Baupraktiken demonstriert. Bei seinen Modellumsetzungen kristallisiert sich neben seiner Detailverliebtheit auch sein Beruf als Architekt heraus. Bei Acrylicos Vallejo, S.L., ist nun das 188-seitige Werk mit dem Titel «Diorama by Marcel Ackle» erschienen, in dem Ackle seine Baumethoden erläutert. In verschiedene Kapitel unterteilt, beginnt das Buch mit Ackles Beschreibung seiner Modelbauphilosophie und endet mit der finalen Detaillierung der Dioramen. Ein Bilderbogen seiner Werke, an denen man sich fast nicht sattsehen kann, schliesst das Buch ab.

Wer schon immer hinter die Baumethoden von Marcel Ackle blicken wollte oder einen Einblick in den professionellen Modellbau erhaschen möchte, dem kann dieses Buch nur empfohlen werden. Wer es einmal besitzt, wird es als Nachschlagewerk nicht mehr missen wollen.

Hans Roth

Diorama by Marcel Ackle  
Marcel Ackle  
Deutsch  
188 Seiten, 21,0 × 29,7 cm, Broschur  
Acrylicos Vallejo, S.L.  
ISBN 978-84-09-55593-2

CHF 39.–

Einfach und bequem online bestellen unter:  
[www.rts-greenkeeper.ch](http://www.rts-greenkeeper.ch)



## Einstiegen

Beim jüngst erschienenen Buch «Einstiegen» von Titus Müller macht der Eingangssatz nicht gerade Hoffnung auf eine spannende Literaturreise. Der 1977 geborene Autor meint an der Stelle, die Bahn und er waren am Anfang nicht harmonisch. Doch bereits nach einmal Umblättern erfährt der Leser, dass sich diese Meinung ändern wird. Titus Müller wird auf interessante Reisen gehen und einen Rucksack voller Eindrücke, Erfahrungen und Wissen mitnehmen. Auf seinen Reisen wird er verschiedene Personen mit einem Bahnbezug antreffen. Er lernt die Gepflogenheiten beim Reisen kennen, macht einen Absteher nach Amerika und kommt in Berührung mit dem Fernweh. Es sind alte Züge und moderne Varianten davon, die Titus Müller prägen werden. Auf 160 Seiten erzählt uns der Autor, warum die Bahnhfahren immer noch die schönste Art zu reisen ist. Er öffnet uns die Augen und führt uns Details, Stimmungen und Erlebnisse vor, die dem regelmässigen Bahnreisenden entweder noch nicht aufgefallen oder bereits zur Gewohnheit geworden sind.

Das Buch ist eine leichtfüssige, literarische Bahnreise, die jedem Eisenbahnliebhaber empfohlen werden kann.

Hans Roth

Einstiegen  
Titus Müller  
Deutsch  
160 Seiten, 11,9 × 19,4 cm, gebunden  
Arche Literatur Verlag AG  
ISBN 978-3-7160-0034-2

CHF 22.90

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



## Vom Traum zur Realität

In den 1970er-Jahren kam es bei der CIWL zum Niedergang des Betriebs in Eigenregie. Just in dem Moment begann der in Dietikon aufgewachsene Albert «Alby» Glatt, seinen Traum aufzubauen und als Reiseveranstalter tätig zu werden. Er organisierte Charterflüge für Gastarbeiter und begann, CIWL- und Rheingold-Wagen aus den 1920er- und 1930er-Jahren zu sammeln, die er im Auslieferungszustand restaurieren liess. 1976 nahm er die ersten restaurierten Wagen als Nostalgie-Istanbul-Orient-Express (NIOE) in Betrieb. Es folgte eine unvergleichliche Geschichte mit Nostalgiereisen auf Schienen, die bis heute als Massstab gelten. Im Gedanken an den Vater des NIOE und sein Erbe ist am 21. März 2025 zum 10. Todestag das Buch «Vom Traum zur Realität» erschienen. Auf 140 Seiten wird seine Geschichte aufgezeigt und mit interessanten Fahrzeugporträts und zahlreichen Fotos aufgelockert.

Mit einer Auflage von 250 Exemplaren gehört diese einmalige Geschichte in die Regale aller CIWL-Fans und Anhänger von Luxusreisen. Der Reinerlös geht übrigens zugunsten der Neupolsterung der RhB-Salonwagen, die auch ein Teil von Alby Glatts Geschichte sind.

Hans Roth

Vom Traum zur Realität  
Heidi Ruf, Armin und Florian Kienzler  
Deutsch  
140 Seiten, 29,7 × 21,0 cm, Broschur  
Pullman Club  
ISBN 978-3-033-11116-5

CHF 85.–

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



# Börse

## Verkaufen

**Z-Ilm** Verkaufe diverse Messingmodelle in den Massstäben 1:45; 1:43,5; 1:32 und 1:22,5.  
office@tilmannlaube.com

**N** Ca. 400 Stk. Rollmaterial zu verkaufen: kanadisch und amerikanisch – Dampfloks, Dieselloks, Güter und Personenwagen.  
nitro\_majestaet0x@icloud.com

**N** 1x KATO De 4/4 1669, 1x KATO Re 4/4 16 460, 1x FULGUREX BN Ce 6/6, 1x FULGUREX Ae 3/6 no. 10700. Ich suche zudem in H0m 1x RhB BB 81 6x6 Lemaco. Tel. 044 610 79 78 / H. R. Fröhlich

**HO** 25 Weichenmotoren, neu, zur Oberflächenmontage (HO-I), Fr. 100.–.  
stbaumgartner@mac.com

**0m** Wegen Abbau der Anlage Gebäude im Massstab 1:45 günstig abzugeben:  
Eigenbauten in Holz, Architekturkarton und Kunststoff nach Vorbildern der MOB.  
Liste verlangen:  
abka.wege@gmx.ch

**0m** Ferro-Suisse: RhB-, FO-, VZ-, SchB.-Modelle, neu und originalverpackt, Anfragen: andreas-riess@bluewin.ch

**0m** Verkaufe diverse 0m-Modelle und Zubehör. Bitte Liste verlangen.  
baenzergirr@bluewin.ch

**0** Lemaco O-037a SBB Apm, 1. Klasse, neu.  
cm@sriver.ch, Tel. 077 466 43 26

**0** KISS Re 6/6, verte, 11651, Fr. 3450.–, und Re 6/6, rouge, 11681, Fr. 3450.–, neu mit OVP.  
bernard-perrinjaquet@bluewin.ch

**0** Pesolillo Fb 4/4, Lematec, div. Ae 6/6, grün und rot, Kiss ÖBB 1020, grün, neu, OK.  
juerg.hanselmann@gmail.com

**I** Märklin 58804: SBB-Eaos-Güterwagen, Farbe Erikaviolett, selten gebraucht, Fr. 125.–.  
wideregg@bluewin.ch

**Ilm** RhB Ge 4/6 Trainline, digital mit Sound.  
Fr. 800.–, Barzahlung, Abholung in Thun.  
stefan.bls@bluewin.ch

## Kaufen

**0m** Suche ModelRail Gem 4/4, BoBo I (letzte Serien, Lemaco/Lematec-50er-Triebwagen).  
matthias.kurmeier@web.de

## Verschiedenes

**Literatur:** Suche LOKI-Ausgabe 5 | 2003.  
Zahle fairen Preis.  
Peter Kriemler, Gäbiweg 6, 5225 Bözberg,  
076 389 56 74

**Zu verkaufen:** genieteter Knotenpunkt der ehemaligen Eisenbahnbrücke von 1911 bei Wettingen, abgebrochen 1986. Aufgestellt als Denkmal, an Interessenten abzugeben, Preis zu verhandeln. Gewicht ca. 1,5 t, Masse 153 × 137 × 90 cm. Transport kann auf Wunsch organisiert werden.  
r angst@yahoo.com

## Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten

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

## Suche Spur N bis Spur I

Auch ganze Sammlungen  
Sofortige Abholung und Barzahlung

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

## 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 fairen Ankaufskonditionen.  
Bei grossen Sammlungen kommen wir auch gerne zu Ihnen.  
**MH Marken GmbH** – Marschalenstrasse 81, 4054 Basel  
Tel. 078 9 16 16 34 / 061 525 99 05, info@mhmärken.ch

Insertionsschluss für die  
**LOKI 10 | 2025: 29. August 2025**

Börseninserat online  
eintragen unter

[www.loki.ch/boerse](http://www.loki.ch/boerse)



### KUNDENANLASS

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

**RIESIGE AUSWAHL**  
Dieses Jahr wieder in  
separatem Zelt

**LOSEL ZIEHEN**  
und Aktionen

**VERPFLEIDUNG**  
Bratwürste, Kuchen, Snacks,  
Getränke etc. für unsere Kunden

*Wir freuen uns auf Ihren Besuch!*

**ZUBA-TECH** ●

#### WANN:

Samstag, 13. September 2025  
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](http://www.zuba-tech.ch)**

MECO Modelleisenbahn-Club Olten  
Industriestrasse 41, 4600 Olten

### Tag der offenen Tür im MECO

Samstag, 30. August 2025, 10 bis 17 Uhr  
Sonntag, 31. August 2025, 10 bis 17 Uhr  
Mit dem Bus ab Bahnhof Nr. 501 bis Gerolag Center



## 61 Jahre Re 4/4 II BoBo

Eintritt gratis

Clubanlage H0 und H0m Digital

Anlage H0m Rhätische Bahn Digital

Festwirtschaft: Bratwürste, Steak usw.

Lassen Sie sich vom schönsten Hobby der Welt faszinieren  
und besuchen Sie uns: [www.meco-olten.ch](http://www.meco-olten.ch), Tel. 079 667 81 83

# WETTINGER SPIELZEUGBÖRSE



Sammlerbörse  
für Eisenbahnen aller Spuren,  
Autos, Blechspielzeug usw.

Samstag, 13. September 2025  
10 bis 15 Uhr, Tägerhardsaal, Wettingen  
[www.wettinger-spielzeugboerse.ch](http://www.wettinger-spielzeugboerse.ch) · 079 517 29 42

Nächste Börse:  
Montag, 29. Dez. 2025

### BAUTEILSHOP

#### Lieferbar Spur 0

#### AMJL Rungenwagen

#### MEG/Lenz Mediolanum

#### SNM/Lenz Shimms

#### Vorbestellen Spur 0:

#### Lenz E03 / BR 103

#### Heljan Fährbootwagen und vieles mehr...

**meTEC** / [www.bauteil-shop.ch](http://www.bauteil-shop.ch)

### bruderer bahnen



#### Reparaturen Z-I

#### Umbauten Digital Spuren N-I

#### Neu- und Occ.-Waren

#### Anlagenplanung/Bau

##### bruderer bahnen

Nachfolger Herr Philipp Joss

Mitteldorfstrasse 45A, 3072 Ostermundigen

Telefon 031 931 90 20

[www.obbo.ch](http://www.obbo.ch), immer

### modellbahnhof.ch



Ihr Modellbahnhofachgeschäft – 35 Jahre  
Erfahrung von Reparaturen und Digital-Service  
Professionelle Beratung

**modellbahnhof.ch** GmbH  
8162 Steinmaur, Wehntalerstrasse 4

**Tel. 044 853 46 77**

[modellbahnhof@bluewin.ch](mailto:modellbahnhof@bluewin.ch)

### Lokschuppen Hagen-Haspe



### Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr ...

**[www.lohag.de](http://www.lohag.de)**

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. +49 (0) 2331 404453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40



**LOKI**  
[www.loki.ch](http://www.loki.ch)

Hier könnte  
Ihre Werbung stehen.

Info und Buchung: [mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com)

Für Güter die Behn...  
**HAMWAA für's MODELL**  
[www.hamwaa.ch](http://www.hamwaa.ch)



Hamwaa AG  
Schlossstrasse 8  
CH-4113 Pratteln  
Tel. +41 61 421 87 19  
[info@hamwaa.ch](mailto:info@hamwaa.ch)

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

# Veranstaltungen

## Historischer Zug Davos–Filisur Rhätische Bahn AG | täglich | 7270 Davos Platz, Bahnhof

Die Reise führt von Davos durch die Zügenschlucht bis nach Filisur. <https://tickets.rhb.ch/de/pages/historische-fahrten>

## Modellbahn Meiringen Modellbahn Meiringen | Di/Do, 18.30–21.00 Uhr, So, 14.15–17.00 Uhr | 3860 Meiringen, Zeughausstrasse 19e

Vorführung der 0m-Anlage nach Vorbildern der RhB, der FO und der Brünigbahn. <https://modellbahn-meiringen.ch>

## Öffentlicher Fahrabend N-Bahn-Club beider Basel (NBCB) | 4. September 2025, 18.00–21.00 Uhr | 4052 Basel, St. Jakobstrasse 200

Fahrbetrieb auf der Club- und Jugendanlage. Beizl zum Brämschlotz offen. <https://nbcb.ch>

## Grossbahnfest Verein Grossbahnfest | 6./7. September 2025, 10.00–17.00 Uhr | 5107 Schinznach Dorf, Degerfeldstrasse 4

Der Event für Modelleisenbahnen in den Spuren Ilm und G bei der Schinznacher Baumschulbahn (SchBB). <https://www.grossbahnfest.com>

## Publikumstag Schotterplatz Schotterplatz | 6./7. September 2025, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornimattstrasse 22b

In Kombination mit dem Grossbahnfest öffnen wir unsere Tore, es verkehrt ein Oldtimer-Postauto-Shuttle. <https://www.schotterplatz.ch>

## Eisenbahnmodelle Eisenbahn-Sammlung Uster | 6. September 2025, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise beim Bahnhof, Hofseite

Anlagen in den Spuren Ilm, 1, 0 und 0m in Betrieb; Privatführungen auf Anfrage. <https://eisenbahnsammlung.ch>

## Fahrtag in Pully MiNi-Train | 6./7./13./14./21./22. September 2025 | 1009 Pully, Hafen

Eine Fahrt auf der 420 Meter langen Rundstrecke dauert etwa 5 Minuten. <https://www.mntpully.ch>

## Lange Nacht der Zürcher Museen Tram-Museum Zürich | 6. September 2025, 18.00–02.00 Uhr | 8008 Zürich

Tolle Atmosphäre mit den Museumsfahrzeugen, zusätzlich verkehren historische Trams und Busse. <https://www.tram-museum.ch>

## Pre-opening Minaturparadies Arlesheim (BL) | 6./13./20. September 2025, 10.00–12.00 Uhr | 4144 Arlesheim, Mattweg 14

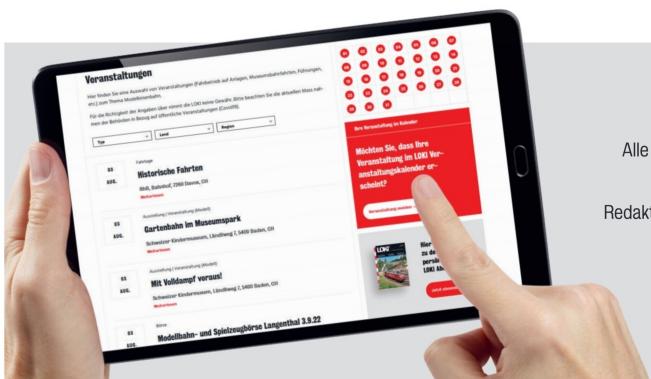
Testen Sie mit uns die im Endspurt befindliche Publikumsanlage zum Selberfahren. Reservation erforderlich. <https://minaturparadies.ch>

## Tag der offenen Tür Modell Bahn Club Dietikon | 6./7./13./14. September 2025, 10.00–17.00 Uhr | 8953 Dietikon, Schächlistrasse

H0/H0m-Anlage mit FALLER Car System, Festwirtschaft und Modellbahnbörse. Eintritt frei! <https://www.mbcd.ch>

## Nostalgie Glacier Express Bahnen Suter | 6.–12. September 2025, 9.00–18.00 Uhr

Nostalgie-Glacier-Express-Rundreise von Graubünden via Furkapass nach Zermatt. <https://www.bahnen.info>



## Kennen Sie unseren Onlinekalender?

Alle Veranstaltungstipps finden Sie täglich aktualisiert auf der LOKI Website: [www.loki.ch/veranstaltungen](https://www.loki.ch/veranstaltungen)

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 10|2025.  
Freitag, 29. August 2025

Veranstaltungen erfassen:  
[www.loki.ch/veranstaltung-melden](https://www.loki.ch/veranstaltung-melden)



**BAM: Winzer-, Brunch- und Bier-Zug** [La Voie des Sens / MBC](#) | 6./7./19. September 2025 | 1110 Morges, Bahnhof  
Winzer-, Brunch- und Bier-und-Burger-Fahrt mit historischem Zug auf der Strecke der BAM. <https://lavoiedesSENS.ch/de/burger-d>

**Fahrtag in Sachseln** [Sumsi](#) | 6./7./20./21. September 2025, 14.00–17.00 Uhr | 6072 Sachseln, Strandbad  
Die Dampfbahn fährt bei trockener Witterung auf dem Kinderspielplatz neben dem Strandbad. <https://www.sumsi-dampfbahn.ch>

**Mutschälle-Zmorge im Sebni** [AVA](#) | 7. September 2025 | 5620 Bremgarten, Bahnhof  
Starten Sie in einen glücklichen Sonntag mit einem Zmorge im Nostalgiezug. <https://shop.e-guma.ch/ava/de/events/c/genussfahrten-2604032>

**Fahrtag in Einsiedeln** [Modelleisenbahn-Club Einsiedeln \(MECE\)](#) | 7. September 2025, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Alpstrasse  
Bei trockener Witterung fährt die Modellbahn mit Personenbeförderung für Jung und Alt. <https://www.mece.ch>

**Dampfzug-Überfall** [CJ / La Traction](#) | 7./20. September 2025 | 2350 Saignelégier, Bahnhof  
Stürzen Sie sich mit Ihrer Familie in ein Abenteuer: Angriff von Cowboys auf eine Dampfeisenbahn im Jura. <https://www.la-traction.ch>

**Historische Tramfahrt durch Genf** [AGMT](#) | 7. September 2025 | Lancy–Bachet–Gare  
Öffentliche Oldtimerfahrten auf der Linie Cornavin, Plainpalais, Carouge et Lancy, via le centre-ville. <https://www.agmt.ch>

**Fahrtag in Staufen** [Gartenbahn Staufen](#) | 7./21. September 2025 | 5603 Staufen, Holzgasse  
Steigen sie ein, und geniessen Sie eine Mitfahrt auf unserer Gartenbahnanlage.

**TransOrmonan-Themenfahrten** [ASD 1914 / tpc](#) | 7. September 2025 | 1860 Aigle, Bahnhof  
Der Verein ASD 1914 organisiert Themenausflüge an Bord der TransOrmonan. Details siehe Website. <https://asd1914.ch>

**Fahrtag in Minusio** [ATAF](#) | 7./21. September 2025 | 6648 Minusio  
Fahrbetrieb bei schönem Wetter. Detailfahrplan auf der Website. <https://www.ataf.ch/index.php/orari-fahrplan>

**Fahrtag in Münsingen** [Dampfbahn Aaretal](#) | 13./14. September 2025, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Hunzigenstrasse 1  
Gartenbahn zum Mitfahren, Kinderspielplatz, Minigolf, Restaurant. <https://www.dampfbahn-aaretal.ch>

**Bierzug 2025 RBDe 566II** [VPM-Betriebsgruppe RBDe 566II](#) | 13. September 2025, 12.45–21.45 Uhr | 3432 Lützelflüh (BE), Bahnhof  
Bierzug von Lützelflüh an die Lenk zur Simmentaler Biermanufaktur. Mindestalter 16. <https://www.rbde2.ch/home/anlaesse/bierzug-rbde2>

**Modellbahn-Dampfzug Titisee** [WHD-Modelleisenbahn.ch](#) | 14. September 2025, 7.30–19.30 Uhr  
Carfahrt zur Schwarzwald-Modellbahn Gutach mit Fahrt im Dampfzug ab Titisee. <https://whd-modelleisenbahn.ch>

**Meeting/Vortrag** [American Railroadfans in Switzerland](#) | 19. September 2025, 19.30–22.00 Uhr | 5400 Baden, Roter Turm, Rathausgasse 5  
«Around the Curve – Pennsylvania im Herbst 2023». Ein Bildervortrag von Alessandro De Maria. <https://www.americanrrfans.ch>

**Dampffahrt zur IMA** [Bahnreisen Sutter](#) | 19.–21. September 2025 | 8001 Zürich, Bahnhof  
Dampf-Sonderfahrt zur IMA mit Dampflok 241.A.65. Zustieg in Zürich, Basel, Freiburg. <https://www.bahnen.info>

**Tag der offenen Tür** [Verein Faszination Eisenbahn®](#) | 20./21. September 2025, 10.00–18.00 Uhr | 5605 Dottikon, Bahnhofstrasse 66  
Wir zeigen unsere erweiterten Räumlichkeiten und die vergrösserten Anlagen. <https://faszination-eisenbahn.ch/5605>

**Fahrtag in Basel** [Dampfbahn Basel](#) | 21. September 2025, 14.00–17.00 Uhr | 4055 Basel, Im Burgfelderhof  
Der öffentliche Fahrbetrieb findet auf dem Areal des BSB und des REHAB Basel statt. <https://www.dampfbahn-baseil.ch>

**Fahrnachmittag** [Verein Erlebnisbahnhof](#) | 27. September 2025, 13.00–15.00 Uhr | 4806 Wikon, Bahnhofplatz 6  
Bedienen Sie mit Instruktion unsere Stellwerke, und fahren Sie mit der Modellbahn. <https://erlebnisbahnhof.ch>

# Bahn aktuell



## Dieselloks für die Dampfbahn

Foto: Georg Trüb



Die Em 3/3 18824 während der Probefahrt am 7. Juli 2025 mit DVZO-Wagen oberhalb von Bauma. Links im Hintergrund ist die Bahnhofshalle erkennbar.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) hat zwei Diesellokomotiven des Typs Em 3/3 von den SBB übernommen und im Mai 2025 nach Bauma überführt. Die auf die Namen Emma (18824) und Sara (18815) lautenden Maschinen waren die Letzten ihres Typs, die bei den SBB im Einsatz standen. Nach einigen Fronarbeitsstunden konnten die beiden Neuankömmlinge wieder in Betrieb genommen werden. Nach Fahrversuchen in Bauma standen am 7. Juli 2025 Probefahrten zwischen Bauma und Bäretswil auf dem Programm. Daraufhin erfolgten schrittweise die Instruktionen des Lokpersonals.

Die neuen Em 3/3 sollen im schweren Rangierdienst in Bauma eingesetzt werden und bei starker Trockenheit auch auf der Museumsstrecke zwischen Bauma und Hinwil. Am 20. Juli wurde die Em 3/3 18815 erstmalig im Rangier- und Schiebedienst in Bauma eingesetzt.

Hans Roth



Stilgerecht mit passenden Güterwagen wartet die Em 3/3 18815 in Bäretswil auf die Abfahrt.

# Sie gehören noch nicht zum alten Eisen

Die Zentralbahn (ZB) verfügt über acht Universallokomotiven des Typs HGe 101. Sie wurden Ende der 1980er-Jahre von den SBB für die Brüniglinie beschafft. Ähnliche Loks gingen an die Furka-Oberalp-Bahn (FO) und die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ).

Mit ihrem Differenzialantrieb können sie die Zugkräfte zwischen Zahnrad- und Adhäsionsantrieb aufteilen. Dadurch können auf den steilen Zahnradrampen beson-

ders schwere Züge in Einfachtraktion befördert werden. Auf den Talstrecken sind sie mit bis zu 100 km/h unterwegs, auf den Zahnradstrecken mit maximal 40 km/h. Die Maschinen bilden heute das Rückgrat der ZB für den Verkehr nach Engelberg. Für diesen Einsatz wurden sie revisiert und für eine Fernsteuerung ab Steuerwagen ausgerüstet. Daneben befördern sie Entlastungs- und Gruppenzüge zwischen Luzern und

Interlaken. Während der Sommerwochenenden sind sechs Maschinen unterwegs: vier auf der Engelberg- und zwei auf der Brüniglinie. Unter der Woche sind weniger Ausflügler, dafür mehr Pendler unterwegs. Entsprechend pendelt eine HGe 101 während der Hauptverkehrszeit zwischen Luzern und Horw. Die rund 35-jährigen Lokomotiven sind für die ZB nach wie vor unverzichtbar.

Martin Arnold



Foto: Martin Arnold

Am 5. Juli 2025 warten die HGe 101 986, 962, 965 und 961 in Luzern auf die Nachtruhe. Drei Maschinen waren auf der Engelbergerlinie im Einsatz, die vierte verkehrte zwischen Luzern und Interlaken Ost.

## Walliser zu Besuch in Basel

Am 22. Juli 2025 statteten die beiden NPZ-Pendelzüge RBDe 560 401 und 402 (ex SBB) – betriebsintern als RA01 und RA02 bezeichnet – der RegionAlps (RA)

Basel einen Besuch ab. Das Bild entstand bei der Durchfahrt in Pratteln.



Foto: Peter Kaderli

# Illustre Überfuhrzüge von Stadler



Ein neuer BOB-Triebzug erhielt auf den RhB-Gleisen in Landquart für rund drei Wochen Asyl, hier am 17. Juni 2025 vor dem Schloss Sargans.

Foto: Peter Pfeiffer



Foto: Florian Hübscher

Am 18. Juni 2025 erfolgt die Überfuhr des Beh 4/8 892 für die TMR von Bussnang nach Martigny, hier bei der Überquerung des Grandfey-Viadukts.

## Ein Eventjahr der Superlative



Der RABDe 500 021 am 22. Juli bei Gümmenen als kurzfristiger Ersatzzug Bern–Neuenburg mit Möglichkeit, auf den Extrazug nach Genf umzusteigen.

An der diesjährigen UEFA Women's Euro vom 2. bis 27. Juli wurden in acht Schweizer Stadien knapp 700 000 Besucher erwartet, wofür die SBB rund 400 Extrazüge planten. So kamen die Fans beispielsweise bei Spielen in Genf mit dem Extrazügen in der Nacht noch nach Bern, Biel, Olten (teilweise mit Anschlusszug nach Basel und Luzern), Zürich und Winterthur. Um das Angebot noch attraktiver zu gestalten, konnte am Matchtag mit dem Ticket innerhalb der Schweiz gratis mit dem ÖV zu den Stadien und zurückgereist werden. Ging das Spiel in die Verlängerung oder ins Penaltyschiessen, warteten alle vorgesehenen Extrazüge und fuhren 40 bis 60 Minuten später als geplant ab.

2025 ist mit rund 1400 Events, darunter auch Grossanlässe wie der Eurovision Song Contest (Basel), das Eidgenössische Turnfest (Lausanne) oder das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (Mollis), ein Eventjahr der Superlative. Eine Herausforderung stellt die Kombination aus der hohen Anzahl von Events und den laufenden Grossbaustellen dar, wie die achtwöchige Totalsperrre zwischen der Strecke Fribourg und Bern (28. Juni bis 24. August). Dies führt 2025 zu rund 1600 Extrazügen und über 2000 Einsätzen von Kundenbetreuern; zahlreiche Lokführer/innen und Kundenbegleiter/innen müssen Sonderreiseätzte leisten. Zum Vergleich: Im letzten Jahr waren es «nur» 650 Extrazüge.

Hans Roth

Bei der Zuführung einer Extrazugskomposition aus Genève-La Praille nach Basel SBB durchfährt diese am 19. Juli 2025 Bern Brünnen (Westseite).



Einen Extrazug von Bern nach Genf am 22. Juli 2025 zwischen Kerzers und Müntschemier.



# BÜGA-Lok hat eine neue Farbe

Seit 2008 wirbt die Ge 4/4<sup>II</sup> 646 der Rhätischen Bahn (RhB) für das Bündner Generalabonnement, kurz BÜGA. Die bisher rote Werbung wurde in eine weisse Grundfarbe geändert, hier ist sie am 18. Juli 2025 im Depot Landquart.



Foto: Hansruedi Burkhalter

## Grosser Trafo geht auf grosse Reise

Im Bahnhof Othmarsingen pausierte am 31. Juli 2025 morgens kurz ein Güterzug mit einem Trafotransportwagen, der von Biasca nach Birsfelden Hafen befördert wurde. Der kurze Halt diente dem Lokführerwechsel.



Foto: Pascal Kaufmann

## Unauffällige Werbelok bei BLS Cargo

Am 10. Juni 2025 konnte im Depot Spiez die mit einer neuen Werbefolierung beklebte Re 485 020 der BLS Cargo fotografiert werden. Die Werbung weist auf die zehnjährige Zusammenarbeit mit CargoBeamer bei der Traktion von Zügen zwischen Deutschland und Italien hin, die am 15. April 2015 begonnen hat.



Foto: Markus Seeger



Foto: Erik Schneider

## Bahnpark öffnete seine Tore

Während des Pfingstwochenendes am 7. und 8. Juni 2025 öffnete der Bahnpark in Brugg seine Depottore und trumpfte mit vielen historischen Fahrzeugen auf. Nebst bekannten Fahrzeugen konnte auch die weitgediehene Ae 3/6' 10693 (Zweite von links) begutachtet werden.



Foto: Johannes Weibel

Foto: Peter Pfeiffer

## Berner Tram in der Ukraine angetroffen

Auf dem Rynok-Platz in Lviv treffen sich am 9. Juli 2025 zwei aus Bern ausgewanderte Vevey-Trams. Beachtenswert sind die umgebauten Beleuchtung vorne und hinten sowie die geänderten Schleifleisten der Stromabnehmer. Im Innern befinden sich Terminals für den bargeldlosen Billetterwerb. Bis auf die Anzeige «Hält an» weist nichts mehr auf die Berner Herkunft hin.



## HGe 4/4 II mit Bauzug unterwegs

Am 16. Juli 2025 erfolgte bei der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) zwischen Disentis/Mustér und Andermatt die Überfuhr eines Bauzuges, bestehend aus RhB-Dienstwagen, für den Altschottertransport, hier bei Tschamut-Selva.



Foto: Daniele Gilardi

Mit dem Titel «1.-August-Rundfahrt 2025» organisierte der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) eine Extrafahrt mit der Re 4/4<sup>II</sup> 11141, dem RBe 540 074 und zwei EW I von Zürich über das Hochmoor von Rothenthurm nach Luzern und via Huttwil, Olten, Zürich und Baden nach Koblenz.

## Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Peter Pfeiffer

Belle Époque trifft Belle Époque: Der Salonzug mit Wagen aus den Jahren 1928 und 1931 am 1. August 2025 vor dem Kurhaus Bergün von 1906.



**Event** | Vernissage «Bahnerlebnis Schweiz» im Verkehrshaus

# Erlebniswelt nicht nur für Eisenbahnfreunde

Viel wurde diskutiert und kommentiert, als das Verkehrshaus der Schweiz 2018 den Abriss und den Neubau der Schienenverkehrshalle 1 bekannt gab. Vor allem das Verschwinden des Gotthardmodells schlug nicht nur unter Eisenbahnfreunden hohe Wellen. Am 18. Juni 2025 konnte nun die neu gestaltete Ausstellung mitsamt der legendären H0-Anlage eröffnet werden. Die LOKI-Redaktion gibt einen Einblick in die Vernissage der neu als «Bahnerlebnis Schweiz» vermarktet Dauerausstellung.



Vor der Vernissage fand eine Gesprächsrunde mit Bahnvertretern statt.



Stilgerecht wurde die neue Ausstellung «Bahnerlebnis Schweiz» eröffnet.



In der Maquette des Girunos befindet sich ein Führerstandsimulator.



Als Ersatz für das Krokodil ist neu die Köfferlilok Teil der Ausstellung.

Von Stefan Treier (Text/Fotos)

**D**ie altehrwürdige Schienenverkehrs-halle 1 stammte noch aus der Eröffnungszeit des Verkehrshauses der Schweiz im Jahr 1959. Im Laufe der Jahrzehnte hatte die Halle einiges miterlebt und genügte den Ansprüchen eines modernen Museumsbetriebs schon länger nicht mehr. Aus diesem Grund beschloss das Verkehrshaus 2018, die Planung für einen mehrgeschossigen Neubau anstelle des alten Pavillons in Angriff zu nehmen.

Nicht nur unter Eisenbahnfreunden war der Aufschrei gross, als bekannt wurde, dass das legendäre Modell der Gotthardbahn aus dem Museum verschwinden sollte, da es dem Neubau im Weg stand. Das Verkehrshaus prüfte verschiedene Optionen, da das Modell mit seinen 15 mal 6 Metern in der neuen Ausstellung keinen Platz mehr finden würde. Sogar die Leihgabe der Gottardanlage an andere Organisationen wurde in Betracht gezogen, aber schliesslich wieder verworfen. Wie in der LOKI bereits mehrfach berichtet wurde, beschloss man, die Anlage umzubauen, sodass sie heute 32 mal 3 Meter umfasst und sich besser in eine moderne Museumswelt integrieren lässt.

## Viel Prominenz an der Vernissage

Am 18. Juni 2025, kurz nach 12 Uhr mittags, war es dann so weit, und das Verkehrshaus eröffnete seine neue Eisenbaunausstellung «Bahnerlebnis Schweiz» mit zahlreichen geladenen Gästen aus dem öffentlichen Verkehr und der Bahnhindustrie. Zusammen mit den CEOs von BLS, SOB und RhB und dem für den erkrankten SBB-CEO Vincent

Ducrot eingesprungenen Kadermitglied Bernhard Meier konnte Verkehrshausdirektor Martin Bütikofer seine neue Dauer-ausstellung eröffnen. Im Zentrum der Erlebniswelt steht neben dem präsentierten Rollmaterial, wie der Name schon sagt, vor allem auch das Erlebnis. So können an acht verschiedenen Stationen spannende Einblicke in die Welt der Eisenbahn gewonnen werden. Auch der aus der Vorgänger-ausstellung bekannte Führerstandsimulator in der Giurno-Maquette hat seinen Platz in der Erlebniswelt gefunden.

## Die Ausstellung

Änderungen gab es auch beim gezeigten Rollmaterial, anstelle des SBB-Krokodils Be 6/8<sup>ii</sup> 13254 kann nun die auch als Köf-

ferlilok bekannte Ce 6/8<sup>i</sup> 14201 bestaunt werden. Ebenso neu in der Ausstellung ist beispielsweise die Re 4/4<sup>ii</sup> 11108 in Swiss-Express-Lackierung, der rote SBB RIC-Speisewagen oder der Triebwagen CFe 2/4 11 der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren. Als besonderes Highlight im Modellbereich darf sicherlich der H0 Traverso genannt werden, der auf dem Gotthardmodell künftig seine Runden ziehen wird. Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ist ganzjährig jeweils von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr (im Winter bis 17.00 Uhr) geöffnet.

SOB-CEO Armin Weber ist sichtlich erfreut über das H0-Modell des Traverso.





**Vorbild & Modell | Die ersten Niederflurtriebzüge der BLS und der TMR**

# Dürfen wir vorstellen: NINA

Dass der belgische Hersteller LS Models ein Faible für Schweizer Bahnen hat, ist angesichts der inzwischen breiten Modellpalette nach helvetischem Vorbild kein Geheimnis mehr. Erstmals kamen mit der BLS und der TMR auch Schweizer Privatbahnen in den Genuss einer Modellumsetzung aus dem belgischen Sourbrodt. Grund genug, die Vorbilder und das Modell genauer zu betrachten.

Von Werner Frey (Text/Fotos)

**D**ie Verwaltungsräte der Bern-Neuenburg-Bahn (BN) und der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS) beschlossen am 12. Dezember 1995, die Beschaffung von acht Niederflur-Nahverkehrszügen aus den Mitteln des 8. Rahmenkredites zu beantragen. Im Juni 1996

stimmte der Grosse Rat des Kantons Bern schliesslich zu. Der Auftrag für die Fertigung dieser Züge ging an das Konsortium VEVEY Technologies SA (Montage und Innenausbau), Bombardier-Talbot (Wagenkästen und Drehgestelle) und Holec (elektrische Ausrüstung). Die 1997 zur BLS Lötschberg-

bahn (BLS) fusionierte BLS-Gruppe übernahm am 30. Oktober 1998 mit dem RABe 525 001 das erste Fahrzeug einer neuen Rollmaterialgeneration. Mit der Übernahme der letzten Einheit am 9. August 1999 konnte die Auslieferung der ersten Serie abgeschlossen werden. Wie die Fahrzeuge



Foto: SÜG, Hans Roth



Am 30. Oktober 2001 wartet der RABe 525 008 in Kerzers auf die Fahrt als S5 nach Bern.

sollte auch die geläufige Bezeichnung der Triebzüge modern und frisch wirken. So wurden sie NINA genannt, was für Niederflur-Nahverkehrspendelzug steht. Als Ausnahme wurde bei der zweiten Serie der RABe 525 013 an der Front als NINO 13 (statt NINA) angeschrieben; eine witzige Namensabweichung, die die BLS bei allen nachfolgenden Triebzügen fortführte.

Die NINA war das erste BLS-Fahrzeug für den Personenverkehr mit Niederflureinstieg. Der Niederfluranteil beträgt dabei rund 80%. Es handelte sich auch um die ersten Triebzüge in der Schweiz, die von der ersten bis zur letzten Fahrgasttür durchgehend niederflurig stufenfrei waren. Die NINA weisen in der zweiten Klasse die in der Schweiz ungewöhnliche 3+2-Bestuhlung auf. Für Schlagzeilen sorgten die RABe 525 001–008 aufgrund der fehlenden Toiletten, die man damals als überflüssig betrachtete. Bei der zweiten NINA-Serie, die mit dem RABe 525 009 ab dem 26. Juli 2002 zur Auslieferung gelang, wurde dieser Umstand geändert. Die Erstserienfahrzeuge wurde nach dem Ende der Expo.02 nachträglich mit einem WC ausgestattet.

Das ursprüngliche Fahrzeug ist ein dreiteiliger Triebzug mit Jakobs-Laufdrehgestellen. Die beiden äusseren Drehgestelle

Foto: Hans Roth



Am 19. November 2004, zehn Tage nach der Auslieferung, steht der RABe 525 032 frisch ab Werk im Depot Holligen und wird von den BLS-Mitarbeitern noch fertiggestellt.



sind angetrieben. Die NINA kann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h verkehren. Sie verfügt über automatische Kupplungen (Scharfenberg), um flexibel auf betriebliche Bedürfnisse wie das Stärken und/oder Schwächen im Spitzentkehr zu reagieren zu können.

Ab dem Fahrplanwechsel 1999 standen die NINA-Züge vorwiegend auf den S-Bahn-Strecken Bern–Neuenburg (S5), Bern–Mur-

ten/Avenches (S55) und Bern–Rosshäusern (S51) sowie an den Abenden und Wochenenden auf der S2 (Langnau–Schwarzenburg) im Einsatz. Ab dem Fahrplanwechsel 2001 wurde auf der Linie Bern–Neuenburg schrittweise das sogenannte «Flügelzugkonzept» eingeführt, bei dem der Zuglauf unterwegs geteilt wird (z. B. Bern–Kerzers–Murten/Neuenburg). Dieses Konzept dehnte die BLS später auf andere Linien aus.

	Serie	Betriebsnummern	Ablieferung
1	525 001–008	1998–1999	
2	525 009–014	2002–2003	
3	525 015–032	2003–2004	
4	525 033–036	2004–2005	

Die Beschaffung erfolgte in vier Serien, wobei ab der zweiten Serie auch die Transports de Martigny et Régions (TMR) und die Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) Fahrzeuge bestellten. Die TMR beschaffte drei (RABe 527 511–513) und die TRN zwei Fahrzeuge (RABe 527 321–322). Die beiden Fahrzeuge der TRN wechselten 2008 als RABe 525 037 und 038 zur BLS, wobei die 038 später an die TMR verkauft wurde. Die TMR-Fahrzeuge wurden später zu RABe 525 039–041 umnummeriert. Die später beschafften RABe 535 «Lötschberger» gelten als eine Weiterentwicklung der NINA und können auch gemeinsam mit ihr in Mehrfachtraktion verkehren.

Sämtliche Fahrzeuge wurden als dreiteilige Triebzüge abgeliefert. Ab 2007 liess die BLS die RABe 525 015–027 mit einem zusätzlichen Wagenkasten zu vierteiligen Fahrzeugen umrüsten, wobei die Vierteiler neu an beiden Zugsenden im Hochflurbereich Erstklassabteile aufwiesen.

Nach zahlreichen Kundenrückmeldungen wurden im Rahmen des Programms



Foto: Hans Roth

Der RABe 525 038 am 5. Oktober 2010 in Spiez kurz vor der Entfernung der Westside-Werbung.



Fotos: Hans Roth

Eine seltene Vierfachtraktion ist am 10. Juli 2010 zwischen Stalden im Emmental und Oberdiessbach unterwegs nach Thun. Der Grund war eine Sportveranstaltung in Langnau.



Als bislang einzige NINA schied der RABe 525 031 aufgrund eines Brandes aus, hier am 2. Januar 2011 abgestellt in Kerzers.



Am 15. September 2011 wurde dem RegioExpress von Spiez nach Bern, bestehend aus drei RABe 535 «Lötschberger», der RABe 525 038 mit der Login-Werbung zur abendlichen Verstärkung mitgegeben.



Der NINO am 15. August 2018 zusammen mit einer Refit-NINA bei Kiesen.

«KOMPAKT» ab 2009 bei allen Fahrzeugen die Klimaanlagen nachgerüstet.

Ein unrühmliches Ende fand leider der RABe 525 031 im Dezember 2010 in Müntschemier: Der Triebzug brannte beinahe vollständig aus. Die Ursache konnte nie abschliessend geklärt werden. Als Ersatz dieser NINA wurde ein weiterer RABe 535 «Lötschberger» bestellt. Alle anderen Fahrzeuge stehen bis heute in Betrieb.

Zwischen 2015 und 2019 durchliefen die RABe 525 der BLS ein umfangreiches Refit-Programm. Dabei wurde die erste Klasse bei den NINA vom Hochflurabteil in den Mittelwagen verschoben. Gleichzeitig

erhielten sie nebst zahlreichen technischen Erneuerungen und Verbesserungen auch eine neue Aussenlackierung entsprechend den damals aktuellen Vorgaben.

Ursprünglich waren die NINA auf Namen von verschiedenen Gewässern entlang des BLS-Netzes getauft. Diese Taufnamen verschwanden beim Refit und wurden später teilweise durch klassische Gemeindewappen ersetzt, wobei bis heute nur einige wenige Fahrzeuge getauft wurden.

Die RABe 525 werden vorwiegend auf den Berner S-Bahn-Linien S5, S44 und S52 eingesetzt. Zwei Fahrzeuge stehen dem Betrieb in der Regel als Dispo-Zug in Bern zur



Foto: Peter Hürzeler



Der RABe 525 007 nach dem Refit am 27. Mai 2016 im Bahnhof Kerzers.

Verfügung. Auch im Luzerner Hinterland, auf den S-Bahn-Linien S6, S7 und S77, kamen sie schon zu Ehren, wobei diese Ära wieder zu Ende ist. Zu Beginn der S-Bahn Bern leisteten die Fahrzeuge auch Dienste auf der Linie S1 (Thun–Bern–Fribourg), für die sie nur bedingt geeignet waren. Gerade bei hohen Temperaturen im Sommer waren die schwachen Fahrzeuge oft überfordert mit den strengen Anforderungen des Stop-and-go-Betriebs der S-Bahn.

Am 6. März 2021 wurde bei Orsières der RABe 525 039 der RegionAlps fotografiert, während im Hintergrund eine weitere NINA zu sehen ist.

## Das Modell

Aus den vorgehenden Ausführungen über das Vorbild geht hervor, dass die NINA-Triebzüge seit der ersten Ablieferung im Jahr 1998 bereits eine bewegte Zeit durchlebt haben. Insofern war es für LS Models vermutlich nicht ganz einfach, sich für die ersten Modelle auf einige wenige Varianten festzulegen. Bei der grossen Anzahl von insgesamt 41 Fahrzeugen in zahlreichen Lackierungs- und Formvarianten ist die Auswahl jedenfalls sehr gross.

LS Models hat sich für den Start für fünf Modelle entschieden. Nicht fehlen darf selbstverständlich die blaue Ursprungsausführung mit dem Signet der damaligen BLS Lötschbergbahn AG. Dazu kommt ein Fahrzeug in der silbergrünen Lackierung, die ab Anfang 2001 bis zum Refit das Bild der Berner S-Bahn prägte. Ergänzt wird das Angebot durch die beiden Werbevarianten Login (erste Ausführung) und Westside. Als Zugabe wurde ein Fahrzeug der RegionAlps (RA, ex TMR) realisiert.

Unter der Artikelnummer 17200 ist der RABe 525 039 von RegionAlps im aktuellen Zustand umgesetzt worden.



Foto: Stefan Treier



Als S44 mit dem Zielort Thun ist der RABe 525 038 mit der Westside-Werbung erhältlich (Art.-Nr. 17203).



Einen Farbtypen stellt die Login-NINA dar (Art.-Nr. 17201). Der RABe 525 038 ist als S44 nach Solothurn beschriftet.





Der RABe 525 010 als S5 nach Bern (Art.-Nr. 17202) ist im Zustand nach 2006 gehalten.

Die unten stehende Modelltabelle soll einen Überblick über die wichtigsten Merkmale der verschiedenen Varianten geben. Alle Modelle werden in den vier technischen Ausführungen DC analog, DC Sound, AC digital und AC Sound angeboten.

## Mechanik

Das Modell ist in der bewährten Spritzguss-Kunststoff-Technologie gefertigt. Die Jakobs-Drehgestelle sind jeweils an den Endwagen befestigt, der mittlere Wagenkasten wird darin eingehängt. Die Faltenbälge sind

auf dem Drehgestell montiert und aus weichem Gummi gefertigt. Der Mindestradius beträgt dabei 420 mm.

Wie beim Vorbild erfolgt der Antrieb auf die beiden äusseren Drehgestelle mittels eines Motors in beiden Endwagen. Der Mo-

Art.-Nr.	Nummer	Bahn	Farbgebung	Name	Klimaanlage	Zugzielanzeige
17200	525 039	RegionAlps	rot-weiss	–	Ja	Martigny
17201	525 038	BLS	gelb (Login)	Langnau	Ja	S44 Solothurn
17202	525 010	BLS	grün-silber	Gerzensee	Nein	S5 Bern
17203	525 038	BLS	weiss (Westside)	–	Nein	S44 Thun
17204	525 008	BLS	blau	La Sarine / Saane	Nein	S5 Neuchâtel

Foto: Stefan Treier



Bei vielen BLS-Liebhabern ist die Ursprungsversion mit der RABe 525 008 (Art.-Nr. 17204) wohl die kultigste und begehrteste Umsetzung.

tor ist so gut wie möglich hinter den Einstiegstüren versteckt. Jeweils eine Radscheibe pro angetriebenem Drehgestell ist mit einem Hafftreifen ausgerüstet. Die Stromaufnahme erfolgt ab allen Radsätzen.

Bei der AC-Ausführung streift leider der Getriebeboden an den Punktkontakte der Märklin-Weichen, was offensichtlich ein Konstruktionsfehler ist. Das Problem wurde bereits erkannt, und LS Models wird für alle AC-Modelle neue Getriebeböden für die Triebdrehgestelle nachliefern.

### Gehäuse und Anbauteile

Das Gehäuse und sämtliche Aufbauten und Anbauteile sind aus Kunststoff gefertigt. Das Gehäuse ist auf dem Chassis aufgeklipst und kann für Wartungsarbeiten relativ einfach abgenommen werden. Das Dach ist sehr schön mit allen Details gestaltet. Die verschiedenen Container für die elektrische Ausrüstung sind alle akkurat nachgebildet, ebenso wie die auf dem Dach verlaufenden Kabelstränge.

Leider ist bei allen Modellen ein Stromabnehmer vom Typ Richard montiert. Dieser wurde beim Vorbild allerdings erst im Rahmen des Refits (2015–2019) montiert. An diese Stelle würde eigentlich ein klassischer ESA-Einholmstromabnehmer analog der Re 4/4<sup>II</sup> gehören. Geübte Modelleisenbahner können diesen Stromabnehmer durch ein Modell eines anderen namhaften Modellbahnherrschlers austauschen.

Eine ansprechende Lösung wurde für die auf dem Dach und über die Wagenübergänge verlaufenden Kabel gefunden. An beiden Wagenenden befinden sich Andeutungen der Kabel in einer unterschiedlichen Höhe, womit optisch mit etwas Distanz der Eindruck einer durchgehend verlaufenden Leitung entsteht.



Die Enddrehgestelle sind wie beim Vorbild angetrieben und weisen zahlreiche Details auf.



Die markanten Konturen der Front wurden sehr gut umgesetzt.

Die Inneneinrichtung besteht aus zahlreichen Einzelteilen. So sind nicht nur die Sitze separat eingesetzt, es finden sich auch zahlreiche Details wie Abfallbehälter und Feuerlöscher, die einzeln eingesetzt wurden.

Die Attrappe der Scharfenbergkupplung kann entfernt und durch eine starre Verbindungsstange für Doppeltraktion ausgetauscht werden. Auch die Doppeltraktionskupplung imitiert dabei zwei verbundene automatische Kupplungen wie beim Original.

Aufgrund der geringen (vorbildgerechten) Distanz zwischen den beiden Fahrzeugen ist für die Doppeltraktion ein Mindestabstand von 480 mm Voraussetzung.

### Lackierung und Bedruckung

Bei allen dem Autor vorliegenden Modellen ist die Lackierung und Bedruckung absolut makellos. Das gilt auch für die bedruckten Fenster bei der Ursprungsversion und der Login-NINA. Auf dem Dach sind Details wie



Clever gelöst wurde die Nachbildung der Kabel an den Wagenübergängen.



Die Dachausstattungen glänzen mit einem grossen Detailreichtum.



Werden zwei NINA miteinander gekuppelt, ist der Abstand dazwischen vorbildrichtig eng.



Der Blick auf den Unterboden zeigt, dass sogar die ETM-Antenne farblich abgesetzt wurde.



Die Verbindung der Zugsteile erfolgt über einen mehrpoligen, recht filigranen Stecker.

Hauptschalter und Isolatoren farblich abgesetzt. Selbst unter dem Wagenboden hat man nicht mit Farbe gespart, um Details wie die Zugsicherungsmagnete oder die ETM-Antenne farblich abzuheben.

## Elektronik

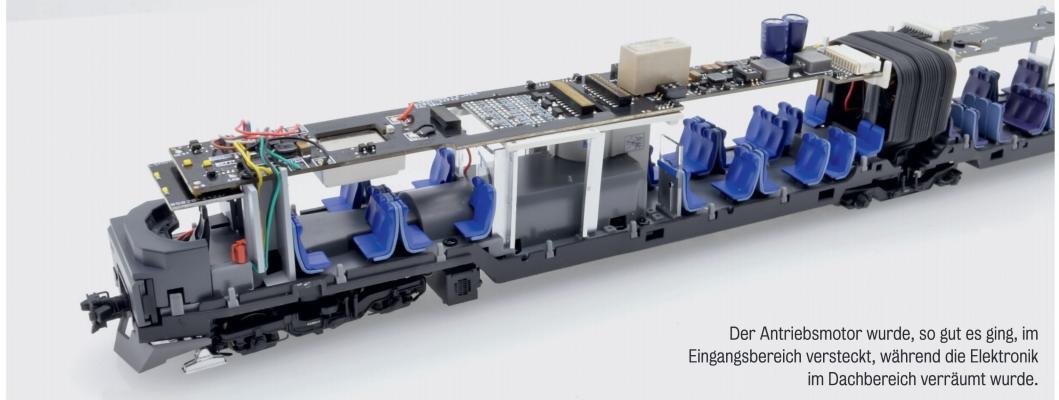
Das Modell ist, wie die Inschriften auf den Platinen verraten, mit einer Elektronik aus dem Hause ESU ausgestattet. Jeder Wagenkasten verfügt über eine Platine, die gleichzeitig als Innenbeleuchtung dient. Die Verbindung zwischen den Zugteilen erfolgt über einen mehrpoligen, relativ filigranen Stecker. Das Einsticken erfordert dabei ein wenig Fingerspitzengefühl.

Die Modelle sind serienmäßig mit einer sogenannten Schleiferumschaltung ausgestattet, welche die Stromaufnahme mit einem Relais immer ab dem fahrenden Zugteil steuert. Ebenso ist ab Werk bereits ein «PowerPack» eingebaut, um den Einfluss von kurzzeitig auftretenden Stromunterbrüchen zu minimieren.

Die Beleuchtung erfolgt, wie heutzutage üblich, über wartungsfreie LED. Dabei erlaubt sie die Darstellung sämtlicher notwendigen Lichtfunktionen wie 3x Weiss / 2x Rot für Fahrbetrieb und das Parklicht mit einem leuchtenden Weiss. Zusätzlich sind die Innenbeleuchtung und die Führerstandslampe eingeschlossen.

Foto Stefan Treier





Der Antriebsmotor wurde, so gut es ging, im Eingangsbereich versteckt, während die Elektronik im Dachbereich verräumt wurde.

rerstandsbeleuchtung separat schaltbar. Ebenso beleuchtet und separat schaltbar sind die Zugzielanzeigen an der Front und auf der Seite. Im Analogbetrieb können die einzelnen Beleuchtungsfunktionen über kleine DIP-Schalter auf der Platine nach Belieben ein- und ausgeschaltet werden. Im Digitalbetrieb können sämtliche Funktionen direkt über den Decoder gesteuert werden. Leider ist die genaue Belegung der Funktionsausgänge in der Anleitung nicht dokumentiert, es wird lediglich auf den als Ersatzteil verfügbaren vorkonfigurierten Decoder verwiesen. Selbstverständlich funktioniert das Modell mit jedem normkonformen 21pin-MTC-Decoder, sofern dieser korrekt konfiguriert ist. Die korrekte Konfiguration liest man am besten von einem ab Werk bereits mit einem Decoder ausgerüsteten AC-Modell aus und kopiert diese – fragen Sie im Zweifelsfall einfach den Händler Ihres Vertrauens.

Die Soundmodelle sind mit einem ESU-Lok-Sound-V5-Decoder ausgerüstet. Der Lautsprecher ist serienmäßig in allen Fahrzeugen eingebaut. Der Sound überzeugt durch eine ansprechende Wiedergabe des charakteristischen Stromrichtergeräusches der NINA beim Anfahren. Abgerundet wird das Soundprojekt durch verschiedene Ansagen mit Stationen entlang der BLS-Strecken.

#### Verpackung

Die Lieferung erfolgt in der von LS Models bekannten grauen Box mit einer Schaumstoffeinlage. Das Modell wird (vermutlich aus Platzgründen) in drei Teilen geliefert und muss vom Modellbahner selbst für den Betriebeinsatz zusammengestellt werden. Die beiliegende ausführliche Anleitung in drei Sprachen gibt detailliert Auskunft über das Modell. Es gibt bis auf die Kupplung für Doppeltraktion keine weiteren Zuruft- und Zubehörteile.

#### Fazit

Einmal mehr mussten die Modellbahner sich in Geduld üben, bis LS Models das Projekt NINA zur Auslieferung bringen konnte. Doch einmal mehr hat sich das Warten gelohnt. Der Verkaufspreis von 600 bis 700 Franken je nach Variante ist sicher kein Schnäppchen, angesichts der zahlreichen Details und des grossen Funktionsumfangs jedoch gerechtfertigt.

Die dem Modell beiliegende Anleitung verrät uns, dass bereits eine vierteilige Ausführung vorgesehen ist. Die Modellbahner dürfen sich also auf weitere NINA-Varianten in Zukunft freuen.

Bewegte Bilder der NINA von LS Models im LOKI-Chäller gibt es unter:

[www.loki.ch/nina](http://www.loki.ch/nina)





**Bau** | Praxistipp: Einstieg in die Welt des Lasercut

# Ein Holzschoß aus echtem Holz

Lasercut ermöglicht gegenüber dem Kunststoffspritzguss kleinere Serien und auch exotischere Modelle zu erschwinglichen Preisen. Kein Wunder, wird diese Technik heute von zahlreichen Modellherstellern angewandt. Peter Marriott zeigt, wie man einen kleinen Bausatz aus lasergeschnittenem Holz baut.

Von Peter Marriott (Text/Fotos) und Daniel Wietlisbach (Übersetzung)

Lasergeschnittener Karton und Holz sind zwei der neueren Materialien, die Modellbauern für Gebäude, Zäune, Brücken, Fenster, Türen und sogar Pflanzen zur Verfügung stehen. Der Zusammenbau von Lasercut-Bausätzen kann eine Freude sein, und die fertigen Modelle sehen zudem gut aus. Busch, FÄLLER, Fides, Laser-création, NOCH und Tip-Top Modell sind nur einige der Firmen, die Bausätze aus lasergeschnittenem Karton und Holz herstellen.

Dieser kleine Bausatz eines Gartenhauses oder Eisenbahnerhäuschen von Swiss Model Rail ist ideal für Anfänger – solche Häuschen sind in vielen Teilen der Schweiz zu sehen. Der Bausatz besteht aus Karton und dünnem Holz, zudem liegen ihm Kunststofffirstriegel bei. Ein Stück transparenter Kunststoff für die Fenster dürfte sich in jeder Bastelkiste finden. Die gut bebilderte Anleitung ist leicht zu verstehen. Der Bau hat insgesamt etwa zwei Stunden gedauert,

ohne die Trocknungszeit von Kleber und Farbe einzurechnen.

## Allgemeine Tipps für den Umgang mit Lasercut-Bausätzen

UHU-Holzeim oder Busch-Lasercut-Kleber haben eine kurze Trocknungszeit und sind somit ideal zum Verkleben der Bausätze geeignet. Wenn beim Zusammenbau überschüssiger Kleber auf die Teile gelangt, sollte er so schnell wie möglich mit einem feuch-

ten Tuch entfernt werden. Ist der Kleber erst mal trocken, hinterlässt er einen glänzenden Fleck auf dem fertigen Modell.

Durch die Lasertechnik – der Laserstrahl brennt eigentlich die Teile aus dem Material – werden die Kanten braun bis schwarz. Filzstifte, Witterungsfarben oder etwas Acrylfarbe können verwendet werden, um freiliegende Ecken nach dem Zusammenbau des Bausatzes einzufärben und somit zu verbergen. Vorsicht ist angezeigt, denn anders als bei der Arbeit mit Kunststoffteilen werden die Farben auf Wasserbasis von den Holz- oder Kartonteilen aufgesaugt und verschmutzen das Modell schnell mal auf eine ungeplante Weise.

**Bild 1** Die reich bebilderte Anleitung kommt beinahe ohne Text aus und ist leicht zu folgen. Abweichend von der Beschreibung des Herstellers wurde das Gebäude jedoch erst nach dem Zusammenbau bemalt, und nicht schon zu Beginn.



1

## Material und Infos

- Scharfes Bastelmesser mit Ersatzklingen
- Schneideunterlage
- Stahllineal
- Kleine Pinsel zum Auftragen von Kleber und Farben
- Acrylfarben für einen dünnen Anstrich nach der Fertigstellung des Gebäudes
- NOCH-Patinafilzstifte zum Ausbessern der Holz- und Kartonkanten bei Bedarf
- UHU-Holzleim oder ähnliche Holzkleber
- Kleine Pinzette, um die Fensterrahmen und andere Kleinteile zu fassen
- Swiss-Model-Rail-Website: [www.swissmodelrail.ch/shop](http://www.swissmodelrail.ch/shop)

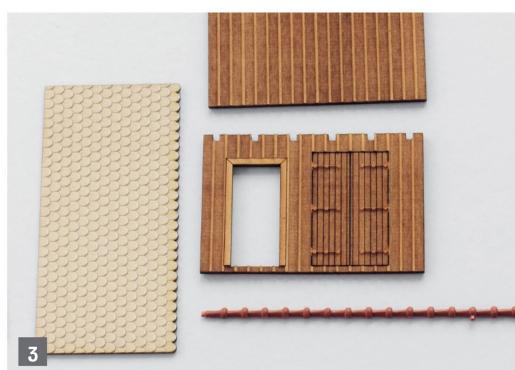
**Bild 2** Die lasergeschnittenen Teile bestehen aus geprägtem Karton, dünnem Holz und einem Stück Kunststofffirstziegel.

**Bild 3** Die Nahaufnahme einiger der Teile zeigt, wie sauber sie geschnitten sind. Die Doppeltüren können offen oder geschlossen angebracht werden. Links ist eine der Dachauflagen aus Karton zu sehen.

**Bild 4** Die Wände und der Boden wurden zusammengebaut. UHU-Holzleim ist ein Klebstoff mit kurzer Trocknungszeit und somit ideal für lasergeschnittene Bausätze. Praktischerweise hat dieser Bausatz einen Teilboden, der dafür sorgt, dass die Wände wie von selbst korrekt im 90-Grad-Winkel montiert werden; solche Böden wären bei allen Bausätzen wünschenswert!



2



3

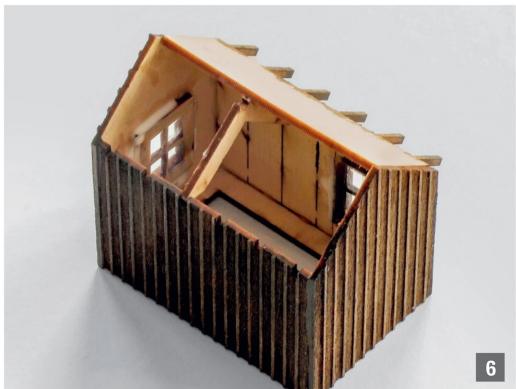


4

# Anlage



5



6



7



8

**Bild 5** Der Bausatz wird in roher Holzfarbe geliefert, aber die meisten Schuppen zeigen sich mit verwittertem dunklem Holz. Deshalb wurde die Hütte mit dunkelbrauner Acrylfarbe gestrichen. Die Fenster- und Türeinfassungen wurden vorerst unbemalt belassen, um einen kleinen optischen Kontrast zum Rest des Gebäudes zu schaffen.

**Bild 6** Nachdem die erste Seite des Unterdaches eingeklebt war, wurde die mitgelieferte zentrale Dachstütze hinzugefügt.

**Bild 7** Zum Bemalen der Dachziegel wurden gelbe, rote und sandfarbene Acrylfarben aus dem Humbrol- und Mr.-Hobby-Sortiment vermischt. Um einzelne Ziegel zu akzentuieren und das Dach lebendig zu gestalten, wurden NOCH-Patinastifte verwendet. Ein Tupfer pro Dachziegel mit

dem spitzen Ende des Stiftes reicht aus. Die beiden Seiten des Daches wurden anschliessend aufgeklebt, wobei die Firstziegel aus Kunststoff sorgfältig auf den Grat geklebt wurden, um die Schneideflächen zu verdecken.

**Bild 8** Weil schliesslich der Kontrast zwischen den bemalten und den unbemalten Teilen des Bausatzes doch zu gross erschien, wurden Tür- und Fenstereinfassungen mit einem braunen Patinastift eingefärbt.

**Bild 9** Die beiden mitgelieferten Holzbretter sind für den Abschluss des Daches auf beiden Seiten vorgesehen. Nach dem Zuschneiden wurden sie an den Dachenden festgeklebt. Nachdem der Leim vollständig getrocknet war, wurde das helle Holz mit dem Patinamarker eingefärbt.

**Bild 10** NOCH hat zwei verschiedene Sets von Weathering Pens im Angebot, eines für Modellgebäude und eines für Landschaften. Die Stifte verfügen über zwei verschiedene Spitzen – eine weiche Pinselspitze, die sich an die zu behandelnde Oberfläche anpasst, und eine breitere Spitze für verwitternde Oberflächen. Die Farben haften auf den meisten Oberflächen, einschliesslich Holz, Karton, Gips, Kunststoff usw. Das Set besteht aus sechs verschiedenfarbigen Stiften mit zwei Enden (NOCH Art.-Nr. 61158).

**Bild 11** Dieser kleine Schuppen in Aussenberg gleicht unserem Modell schon sehr.

**Bild 12** Bei diesem grossen Schuppen in Boltigen im Simmental sind die Bretter farblich verblasst, und es fehlen einige Ziegel auf dem Dach.



9



11



10



12



Das fertige Gebäude  
auf dem Diorama.



Porträt | Bernina-Gartenbahn in Spur IIIm

# Brennholztransport im Baselbiet



Eva und Martin haben ihre eigene kleine Bernina Bahn in den Garten ihres Einfamilienhauses gebaut. Mit viel Charme und Vorbildtreue, aber trotzdem mit der nötigen Portion Spielwitz ist ihnen mit der Anlage ein kleines Meisterwerk gelungen. Die Bahn übernimmt zudem auch eine logistische Aufgabe und transportiert, wie das grosse Vorbild, Holz zwischen den beiden Endbahnhöfen.

# Anlage

Von Stefan Wyss (Text/Fotos)

**D**er Sommer stand kurz bevor, als der Besuch für die Fotoaufnahmen zum Bericht geplant war. Doch das Wetter wollte noch nicht ganz mitspielen: Der erste Termin fiel buchstäblich ins Wasser. Wie uns Martin dann auch berichtet, spielt das Wetter bei einer Gartenbahn eine wesentliche Rolle. Man lernt aber, damit umzugehen, und der gewiefte Gartenbahner weiss sich auch zu helfen: Während des Baus des Kreisviadukts hatte er zeitweise ein kleines Festzelt im Garten aufgestellt, um vom Wetter etwas unabhängiger zu werden.

## Die Bernina Bahn im Baselbiet

Martin ist LGBler der ersten Stunde. Das Startset mit der Stainz und den dazugehörigen Wagen sowie der erste erhältliche LGB-Katalog sind noch immer vorhanden, wie er uns im Gespräch erzählt. Allerdings war die Berninalinie oder die Rhätische Bahn zu Beginn noch überhaupt kein

Thema. Zwar schafften es das RhB-Krokodil sowie die Ge 2/4 ebenfalls in den Bestand, aber passende Wagen waren da noch keine vorhanden. Als im Jahr 2010 nach dem Einzug ins ehemalige Elternhaus von Eva die Planungen für die Gartenbahn losgingen, war klar: Es sollte eine Bahn mit einem hohen Spielwert entstehen. Keine Bahn mit Kreisverkehr, sondern eine Bahn, die von A nach B fährt und unterwegs den einen oder anderen Zwischenhalt einlegt. Zudem war der Startpunkt beim Holzunterstand neben dem Kellereingang vorgesehen, damit mit der Bahn das Brennholz, zu dem über zwei Meter höher liegenden Sitzplatz transportiert werden kann.

Während den Planungsarbeiten erzählte die Patentochter von Eva, dass sie einen eigenen Zug besitzt und diesen gelegentlich auf der Anlage ihres Mannes ausfahren kann. Kurzerhand entschloss Eva, sich auch einen eigenen Zug für die Garten-



Der Triebwagen  
ABe 4/4 II 44  
durchfährt den  
Bogen des Kreis-  
viaduktes.



Der Extrazug mit den beiden Pullmanwagen überquert den Kreisviadukt von Brusio.

bahn zuzulegen, und erwarb einen RhB EW IV in der Bernina-Express-Lackierung. Somit fand der erste RhB-Personenwagen mit realem Vorbild bei der Rhätischen Bahn den Weg in die Sammlung. Zur Zeit der Anlagenplanung im Jahr 2010 war auch bei der Gartenbahnhindustrie und den Herstellern LGB, Kiss und später auch Pullman die Berninalinie der RhB in den Fokus gerückt. Als Erstes produzierte LGB die

Triebwagen ABe 4/4<sup>1</sup>, später folgten diverse Triebwagen, Loks und Wagen passend zum Thema Bernina Bahn. Als LGB auch noch den vierachsigen Rungenwagen der RhB als Neuheit für 2013 ankündigte, wussten die beiden, dass ihr Entscheid, die Berninalinie als Vorbild für die eigene Gartenbahn zu wählen, goldrichtig war. Zeitlich orientieren sich die Anlage und das Rollmaterial am Zustand der 1990er-Jahre.

Ein typischer Berninazug der 1990er-Jahre durchquert die Galerie unterhalb von Alp Grumello.





Der Hilfstriebwagen Xe 4/4 9923 verlässt soeben den Kehrtunnel auf dem Weg nach Alp Grumello.

### Offizieller Eröffnungsakt

Mit dem Thema Bernina waren die Leitplanken gesetzt, aber ohne Kompromisse konnte eine Gartenbahnanlage auf dem bestehenden Grundstück nicht verwirklicht werden. Das Gesamtbild musste stimmen, wie uns Eva und Martin erzählen, und dieses Gesamtbild ist ihnen wunderbar gelungen. Der

Nachmittag im Baselbieter Bernina-Garten fühlte sich wie ein Kurzurlaub beim grossen Vorbild im Bündnerland an. Ihre Gartenbahn sehen die beiden Besitzer nicht als eine perfekt umgesetzte Modellbahn mit Figuren, Häusern und künstlicher Landschaft, die bis ins letzte Detail dem Vorbild nachempfunden ist. Vielmehr war es

ihr Ziel – ganz im Sinne des Erfinders – eine Betriebsbahn mit hohem Spielwert und Transportmöglichkeiten zu realisieren, die das Flair des Vorbildes trotzdem möglichst gut wiedergibt. Die Bahnhöfe wurden also bewusst nicht nach den grossen Vorbildern bei der RhB, sondern in Anlehnung an diese benannt. Die Gleisbilder





Die ABe 4/4<sup>II</sup> ziehen einen aus EW IV gebildeten Bernina Express Richtung Alp Grumello.

erinnern denn auch an die entsprechenden Vorbildsituationen, sind aber für den Betrieb der Modellbahn optimiert und an die Platzverhältnisse angepasst. Die erste Ausbaustufe umfasste die Endpunkte St. Miroz und Tirono. Dazwischen befindet sich die Ausweichstation Alp Grumello, die in Ansprölung an den gleichnamigen Wein

benannt wurde, der während des «Ysebähnlex» besonders gut schmeckt, wie uns die beiden Erbauer erzählen.

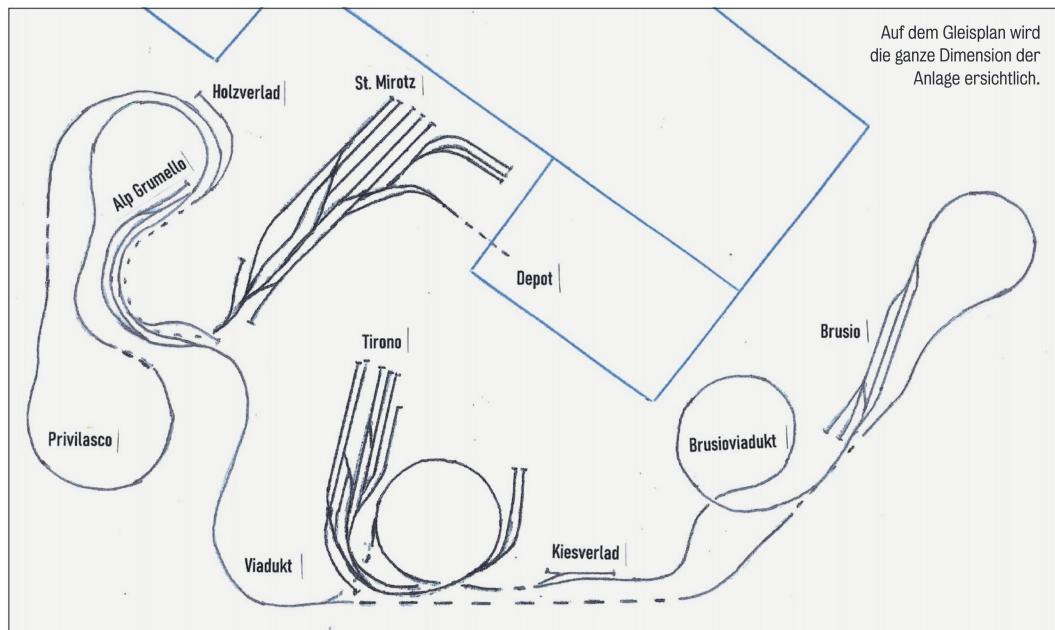
Auf dem Streckenabschnitt Alp Grumello bis Tirono wurde der Bahnverkehr 2012 mit einem offiziellen Festakt aufgenommen. Dazu wurde die Nachbarschaft eingeladen, die während der zweijährigen Bau-

phase natürlich immer mal wieder gespannt über den Gartenzaun geschaut hatte. Die Eröffnung bot zudem eine gute Gelegenheit, nach dem Einzug die Nachbarschaft kennenzulernen. Ein Jahr nach Aufnahme des Betriebs war dann auch der Streckenabschnitt bis St. Miroz fertiggestellt und konnte in Betrieb genommen werden.



In Alp Grumello ist der historische Zug abgestellt, während der Hilfstriebwagen vorbeifährt.

# Anlage



## Ausbau Brusio

Es zeigte sich schliesslich, dass die einspurige Strecke mit nur einer Ausweichstelle nur wenig Betrieb zuließ. Glücklicherweise war neben dem Haus noch genügend Platz für einen Ausbau der Anlage vorhanden. Das Gelände erforderte aber die Überwindung des Gefälles. Für eine Anlage nach Vorbild der Berninalinie bot sich da natürlich Brusio mit seinem bekannten Kreisviadukt an. Nach ausführlicher Planung und Studium der Vorbildsituation wurde der Ausbau in Angriff genommen. Nebst dem Viadukt wurde auch der Bahnhof Brusio in der Ausführung mit drei Gleisen gebaut. Dieser Bahnhof entstand weitestgehend nach dem Originalgleisplan. Die Fahrbahn über den Viadukt ist auf einem Alugerüst verlegt, wodurch die Gleise ab dem Jahr 2016 befahren werden konnten, noch bevor der Viadukt fertig gestaltet war. Der Zufall wollte es, dass die Geländegegebenheiten denen des grossen Vorbildes ähnlich sind, so wurde sogar der Geröllhang oberhalb des Viaduktes nachgebildet. Im Viadukt selbst wurde ein Kunstrasen verlegt, um den Pflegeaufwand etwas im Rahmen halten zu können. Aber

selbst die Stufe des Geländes im Viadukt wurde nachgebildet. Die Maroni-Bäume, die beim grossen Vorbild auf der Wiese im Viadukt stehen, wurden mit kleinen Rosmarinbäumen nachgebildet.

Der Kreisviadukt von Brusio war eine planerische Herausforderung. Eine komplett massstäbliche Umsetzung war nicht möglich, weshalb die Proportionen angepasst werden mussten. Damit die Steigung und

Der Regionalzug mit der Gem 4/4 802 an der Spitze durchquert demnächst den Bogen des Kreisviadukts.



auch die Optik am Ende passten, war ein ausführliches Studium der Pläne und des Vorbildes inklusive der Begehung des Vorbildes nötig, wie Martin im Gespräch ausführt. Der Radius des Kreisviadukts wurde auf circa zwei Meter verkleinert und die Steigung auf 50 Promille festgelegt. Mit diesen Proportionen passte der Viadukt optisch perfekt zum grossen Vorbild und liess sich zudem gut in die vorhandenen Platzverhältnisse einfügen.

Die Grundkonstruktion des Viaduktes basiert auf Aluprofilen. Die Viaduktbögen selbst wurden mit Styrodur nachgebildet. Dies brachte den Vorteil, dass die einzelnen Viaduktelelemente zum Anbringen der Steinstruktur demontiert werden konnten. Darauf entfielen unzählige Stunden auf den Knien im Garten. Verkleidet wurden die Styrodurteile mit Bloxx-Sandsteinen, die mit Moltofill-Spachtel verklebt wurden. Bis zur Fertigstellung wurden über 6000 Steine verschiedener Grössen verbaut. Zum Schluss mussten die ganzen Steine dann auch verfugt werden. Aufgrund der diversen tierischen Besucher im Garten wurde auf die Montage von Fahrleitungsmasten verzichtet. Der Bau des Viaduktes zog sich über mehrere Jahre hin, schlussendlich wurde der Viadukt während der Covid-Lockdowns fertig verkleidet und im vergangenen Jahr mit Laufstegen und Geländer versehen und fertiggestellt. Wir berichten in einer späteren Ausgabe der LOKI nochmals ausführlich über den Bau dieses kleinen Kunstwerks.



Egal aus welcher Perspektive, der Kreisviadukt wurde perfekt in die Landschaft integriert.



Demnächst hat der Bernina Express den Kreisviadukt überquert und erreicht Brusio.



Im Bahnhof von Brusio muss vor der Weiterfahrt der Gegenzug abgewartet werden.

# Anlage





Der EW II BD ist auf Basis eines LGB-Modells in der eigenen Werkstatt im Baselbiet entstanden.



Der grüne Triebwagen ABe 4/4 33 von LGB wurde zum Xe 4/4 9923 umgebaut und orange lackiert.

### Selbst ist der Gartenbahner

Die Triebwagen und Lokomotiven, die bei der RhB am Bernina eingesetzt werden, sind von verschiedenen Herstellern in Ilm produziert worden. Für die Rangierloks wurde auf die Kleinserienfahrzeuge von Ed's Gartenbahn zurückgegriffen. Passende Personen und Güterwagen wurden in verschiedenen Ausführungen ebenfalls von LGB und Kiss produziert. Die am Bernina eingesetzten Personenwagen mit Gepäckabteilen hat aber bisher kein Hersteller angeboten. Aus LGB-Fahrzeugen sind deshalb zwei Personenwagen mit Gepäckabteil im Eigenbau entstanden. Zum einen ein EW II BD, der aus Teilen eines LGB EW III aufgebaut wurde. Zum anderen der BD 2475 auf Basis des LGB-EW IV-Wagens. Mit diesen beiden Wagen lassen sich nun auch die verschiedensten Berninazüge wie beim Vor-

bild zusammenstellen. Durch einen Zufall ist kürzlich das erste eigene Triebwagmodell entstanden. Ein grüner ABe 4/4<sup>L</sup>-Triebwagen von LGB war im Fahrzeugpark vorhanden, passte aber nicht so wirklich zum restlichen Rollmaterial, weshalb er nur selten auf der Anlage im Einsatz stand. Bei Tröger-2m, einem Hersteller von Beschriftungen, fand Martin im Sortiment die Beschriftung für den orangen Hilfstriebwagen Xe 4/4 9923. Daraufhin fiel der Entschied, aus dem Triebwagen Nr. 33 den Hilfstriebwagen zu bauen. Nach diversen Umbauten am Dach, am Fahrzeugkasten und an der Inneneinrichtung fehlte noch das Lüftergitter, welches der Nachbarsjunge kurzerhand auf dem 3D-Drucker herstellen konnte. Mit der orangen Lackierung wurde so aus dem unpassenden grünen Triebwagen eine perfekte Ergänzung des Fahrzeugparks. Das nächste Projekt steht auch bereits bereit: Der gelbe historische zweiachsiges Personenwagen C 114 soll die passende Inneneinrichtung mit Tischlampe und Innenbeleuchtung erhalten.

Den EW IV BD 2475 hat in Ilm bisher kein Hersteller produziert, weshalb auch dieses Modell im Eigenbau entstanden ist.

# Anlage



Wie beim Vorbild nutzt im Bahnhof Brusio ein überlanger Zug die Abstellgleise für die Kreuzung.

## Betriebsabläufe wie beim Vorbild

Die Betriebsabläufe auf der Gartenbahn sind fast wie beim grossen Vorbild. Kürzere Personenzüge werden mit Holz- und anderen Güterwagen bis zur Lastgrenze ausgelastet. Die möglichen Zuglasten der verschiedenen Fahrzeuge wurden übrigens feinsäuberlich dokumentiert, denn auf den bis zu 50 Promille ansteigenden Rampen kommen die Triebfahrzeuge schon an ihre Lastgrenze. Die in Doppeltraktion geführten Züge auf der Anlage sind also nicht nur Show, sondern eine betriebliche Notwendigkeit. Die Bahnhöfe sind alle mit kleinen Gleisbildstellpulten mit Kippschaltern versehen, sodass vor Ort jeweils die Weichen richtig gestellt werden können. Betrieben wird die Anlage mit einer Massoth-DiMAX-Zentrale, die Funkhandregler

machen das Verfolgen des Zuges durch den ganzen Garten möglich. Die Fahrtrichtungen der Fahrzeuge sind genormt und auf den Handreglern jeweils angeschrieben. So ist auch klar, in welche Richtung sich der Zug bewegt, wenn kein Sichtkontakt vorhanden ist. Diverse Anschluss- und Abstellgleise auf der Anlage bieten viele Rangiermöglichkeiten. Auf dem Weg nach Tirono ist beispielsweise eine Kiesverladerampe mit Abstellgleisen vorhanden. So bietet die Anlage fast unbegrenzte Fahrmöglichkeiten, wobei auf der eingleisigen Strecke stets Vorsicht geboten ist. Ausgelegt wurde die Anlage für Zugslängen mit zwei Triebwagen und bis zu sechs Personenwagen. Der Bernina Express verkehrt ab und an aber auch mit sieben Personenwagen. Beim Kreuzen mit zwei Zügen mit Überlänge

sind dann aufwendige Ausweichmanöver in den Stationen nötig, denn der Punkt-zu-Punkt-Betrieb auf der eingleisigen Strecke macht Zugskreuzungen unumgänglich. Eine solche Situation haben wir bei unserem Besuch auch im Bahnhof Brusio angefahren. Die Gem 4/4 stand dabei vor dem Prellbock. Wie uns Martin erzählt, hat er eine solche Szene in Brusio bei der RhB selbst erlebt. Der talwärts fahrende Regionalzug war mit so viel Güterlast unterwegs, dass er für die Kreuzung bis ins Abstellgleis vorziehen musste.

## Auf edlem Stahl

Im Außenbereich wurde die Anlage mit Edelstahlgleisprofilen von trainli auf Schwellen von LEBU aufgebaut, bei den Weichen kamen jene von Thiel-Gleis zum Einsatz. Diese sind mit vernickelten Messingprofilen gebaut. Die Gleise wurden eingeschottert und der Schotter verklebt. St. Miroz ist eigentlich einer der beiden Endbahnhöfe. Allerdings zweigt die Strecke unauffällig in einen Tunnel ab, die Zufahrt zum Schattenbahnhof im Haus. Im Keller besteht über drei Etagen eine Abstellanlage, auf der das gesamte Fahrmaterial fahrbereit abgestellt ist. Wenn das Wetter mal nicht passt, ist sogar ein Zugsbetrieb auf den umfangreichen Gleisanlagen im Haus möglich. Die Streckenlänge einer kompletten Runde beläuft sich auf 99 Meter. Dazu kommen die ganzen Bahnhofs- und Abstellgleise. Auf der Anlage wurden 45 Weichen verbaut, dabei sind die Weichen im Schattenbahnhof nicht eingerechnet. Für diesen konnte auf das vorhandene Gleismaterial



Gesteuert wird die Anlage mit den Funkhandreglern von Massoth, die Fahrtrichtungstasten wurden gleich mit den Endbahnhöfen beschriftet.



Jeder Bahnhof hat sein eigenes Stellwerk, die Weichen können mit Kippschaltern gestellt werden, was die Rangiermanöver vereinfacht.

von LGB aus der Anfangszeit zurückgegriffen werden, allerdings ist dies noch das herkömmliche Messinggleis. Im Schattenbahnhof sind auch die Steigungen mit 60 Promille noch etwas steiler ausgefallen als auf der Strecke.

Der Schattenbahnhof wird über die Zufahrt in den Keller erreicht und bietet auf drei Ebenen Platz für das ganze Rollmaterial.



## Brennholztransporte

Für den Transport von Brennholz vom Schopf beim Kellereingang zum weiter oben gelegenen Sitzplatz wird die Gartenbahn eingesetzt. Das Brennholz wird natürlich nicht ausschließlich per Bahn transportiert, aber im Sommer kommt es beim Grillieren schon vor, dass vor dem Einfuern mehrere Züge die Strecke unter die Räder nehmen, bis genügend Holz zum Sitzplatz transportiert wurde. Für diese Holztransporte wurde beim Holzunterstand extra ein Verladegleis gebaut. Die Rangierloks, selbstverständlich alles Bernina-taugliche Fahrzeuge, bringen die Wagen vom Verladegleis in den Bahnhof St. Miroz, wo sie den verschiedenen Zügen mitgegeben werden. In Tirono werden die Wagen ins Entladegleis rangiert, entladen und anschließend leer wieder mit dem Zug zurück nach St. Miroz überführt, wo die Rangierloks sie wieder zum Verladegleis überstellen. Für den Holztransport steht eine beachtliche Flotte an zwei- und vierachsigen Holzwagen von LGB im Einsatz.



Der Tm 2/2 steht bereit, um die beladenen Holzwagen vom Anschlussgleis neben dem Holzsopf in den Bahnhof St. Miroz zu überführen.



Neben dem Holzunterstand liegt ein Verladegleis, das die Rangierfahrt über eine Weiche direkt auf die Strecke nach St. Miroz führt.



Beim Rangieren stehen verschiedene Loks im Einsatz, natürlich nur solche, die im Vorbild in den 90er-Jahren am Bernina anzutreffen waren.

# Anlage



Die Gem 4/4 801 ist mit einem Bauzug auf der Talfahrt von Alp Grumello nach St. Miroz.



Die beiden ABe 4/4! führen den historischen Zug mit den Salonwagen Richtung Bahnhof Brusio.

## Die Gartenbahn als Gemeinschaftsprojekt

Martin ist leidenschaftlicher Planer: Die ganze Anlage mit Erweiterungen und Umbauten hat er jeweils vor Baustart feinsäuberlich geplant. Bei seinem Hobby kann er voll auf die Unterstützung seiner Frau zählen. Sie war es auch, die nach umfangreicher Planung auf den Baustart gedrängt hat, damit baldmöglichst der erste Zug fahren konnte. Für den Rohbau der Anlage wurde ein Baugeschäft beauftragt, wobei Martin tatkräftig mitgearbeitet hat. Während der Bauphase waren auch Bagger und sogar Bohrmaschinen für die Fundamente im Einsatz. Dank der Zusammenarbeit mit dem Baugeschäft mussten aber nicht alle Geräte und Werkzeuge selbst angeschafft werden. Die Anlage steht auf verschiedenen Sockeln, die etwas über einen halben Meter

ins Erdreich ragen, damit der Aufbau frostsicher im Erdreich verankert ist. Eine Bauweise, die sich über die Jahre bewährt hat.

Beim eingesetzten Rollmaterial sieht kaum ein Fahrzeug mehr so aus, wie es vom Hersteller ausgeliefert wurde. Farblich wurden diverse Details angepasst und verfeinert, eine Arbeit, bei der vor allem auch die Geduld von Eva gefragt war. So sind diverse Führerstände und Inneneinrichtungen dem Vorbild angepasst und verfeinert worden. Ein grösseres Projekt war die Ausgestaltung der Innenräume der Bernina-Express-Wagen von Kiss, die innen komplett überarbeitet wurden.

Perfektes Teamwork herrscht auch bei den Fahrtagen, wenn gemeinsam Betrieb auf der Anlage gemacht wird. So konnten wir das auch bei unserem Besuch erleben. Als gegen Abend die dunklen Wolken den

nächsten Regen erahnen liessen, rangierte Martin die Züge für die Talfahrt, während Eva sich einen Handregler schnappte und die Züge zurück ins Depot in St. Miroz fuhr. Die Gartenbahn ist nicht nur ein sehr abwechslungsreiches Hobby, sondern auch eines, das verbindet und gemeinsamen Spielspaß bringt.

## Ausblick

Die Anlage hat mittlerweile die maximale Ausbaustufe erreicht. Dass mal noch ein Anschlussgleis dazukommt oder eine Optimierung vorgenommen wird, schliesst das Besitzerhepaar nicht aus. Streckenerweiterungen sind jedoch nicht mehr geplant. Der Unterhalt der Anlage nimmt aufgrund ihrer beachtlichen Dimensionen viel Zeit in Anspruch. Im feuchten Frühjahr war beispielsweise an diversen Stellen Moos gewachsen. Wie uns Martin erzählt, hat er einige Zeit damit verbracht, dieses mit einer Schuhbürste zu entfernen, eine schweißtreibende Beschäftigung.

Auch der Fahrzeugpark ist weitestgehend komplett. Wobei es gut möglich ist, dass noch weitere Varianten des ABe 4/4<sup>m</sup>, des absoluten Lieblingsfahrzeugs der beiden, den Weg in den Bestand finden. Vorausgesetzt natürlich, es werden nochmals Varianten des Triebwagens aus der Epoche V aufgelegt. Ein zweiter EW II-Personenwagen mit Gepäckabteil schlummert als Eigenbauprojekt noch in den Köpfen und würde den Fuhrpark um einiges bereichern. Gut möglich, dass nochmals ein solcher Wagen entsteht, sofern ihnen nicht ein Gartenbahnhersteller zuvorkommt.

Weitere Gebäude hingegen sollen nicht dazukommen. Darauf verzichten sie bewusst. Eine Ausnahme würden sie für das passende Bahnhofsgebäude für die Station Alp Grumello machen. Wie im Gespräch durchsickert, existiert diese Idee in den Hinterköpfen. Zumal nach dem Bau des Kreisviadukts die nötige Erfahrung für den Bau der mit Naturstein gemauerten Fassaden zweifelsohne vorhanden ist. Nebst der Pflege der Anlage werden immer wieder kleine Details ergänzt. Zuletzt wurde im Abstellgleis der Ölwegen in St. Miroz eine Auffangwanne hinzugefügt, damit die Wagen auch ohne Umweltbelastung entladen werden können. So wird es Eva und Martin mit ihrer «kleinen» Bernina Bahn, wie sie ihre Anlage selbst liebenvoll nennen, definitiv nicht langweilig.



Wie beim Vorbild werden die Züge am Endbahnhof umgesetzt, bevor sie die Rückfahrt antreten können.

Der Zug schlängelt sich den Hang hinunter, demnächst ist der Endbahnhof St. Miroz erreicht.



## Eine Komposition auf Schienen

Monteverdi war ein italienischer Komponist, aber auch eine Eurocity-Verbindung, die viele Jahre von Basel SBB und Genf via Brig nach Venedig führte. Werner Frey und Hans Roth schauen sich gemeinsam diesen Zuglauf an, der bis zur Einführung der Cisalpino-Neigezüge für Abwechslung sorgte.



Foto: Werner Frey

## 50 Jahre MEC Altstätten

1975 traf sich im St.Galler Rheintal regelmässig eine Gruppe Modelleisenbahnfreunde, um über ihr gemeinsames Hobby zu philosophieren. Schon bald kam der Wunsch nach einer gemeinsamen Modellbahnanlage auf, und so kam es, dass vor 50 Jahren der Modelleisenbahnclub Altstätten (MECA) gegründet wurde. Die LOKI nimmt Sie mit auf einen Besuch bei den neun Klubanlagen der Altstätter.



Foto: Stefan Treier

## Der Jura im Massstab 1:160

Während 20 Jahren arbeitete René Hägi an seiner Anlage in Spur N, die er thematisch irgendwo im Jura angesiedelt hat. Auffallend an seiner Miniaturwelt sind vor allem die langen Panoramastrecken, eine realistische Gleisplanung und die Kunst, die Anlage nicht zu überladen.

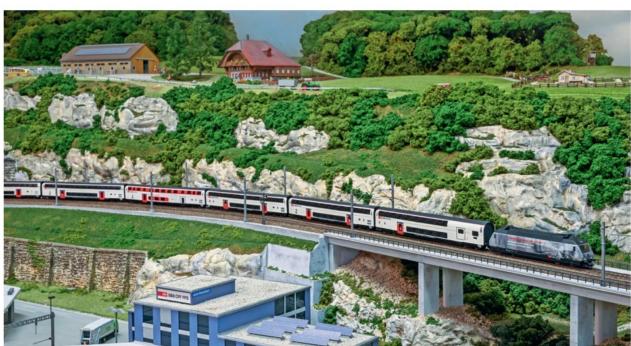


Foto: Stefan Treier

**Ab 19. September 2025 wieder vorzeitig im Abo.  
Am Kiosk etwa eine Woche später.**

Aus Platzgründen können einzelne der angekündigten Beiträge auf eine spätere Ausgabe verschoben werden.

**LOKI** Das Schweizer  
Modellbahnmagazin

### Impressum

Nr. 9 | 2025 (September 2025)

45. Jahrgang, erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Verlag: Stämpfli Verlag AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern, Telefon +41 (0)31 300 63 25,  
Fax +41 (0)31 300 66 88, loki@staempfli.ch, www.staempflirecht.ch

**Abonnements und Preise:** Einzelnummer Schweiz: CHF 15,50, Europa: EUR 12,90.  
Jahresabo «Analogo»: 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

**Redaktion:** Hans Roth, Stefan Treier, Stefan Wyss, redaktion@loki.ch

**Postsendungen an die Redaktion:** LOKI, c/o Hans Roth, Mooshausstr. 19, CH-3510 Konolfingen

**Layout:** Sandra Stettler, Stämpfli Kommunikation

**Mediaberatung und -vermarktung:** Stämpfli Kommunikation,  
Telefon +41 (0)31 300 63 71, Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, inserate@staempfli.ch

**Total verkaufte Auflage:** 8638 Exemplare

**Produktion und Druck:** Stämpfli Kommunikation

© Stämpfli Verlag AG, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, außer bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten. Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Aussgeschlossen 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. Der 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 Fotografienanschrift sind leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



**ZUBA-TECH** ●  
seit 2003

▼  
 **ANKAUF**  
Barzahlung bei  
Abholung

▲  
 **VERKAUF**

Grosses Fachgeschäft  
mit über 350m<sup>2</sup>

Riesen Auswahl an  
Neuware sowie an  
gebrauchten Schätzen.

Zuba-Tech St.Gallen GmbH | Schützengasse 7 | 9000 St.Gallen  
Tel. 071 230 37 38 oder 078 890 08 36 Öffnungszeiten und Online-Shop:  
[www.zuba-tech.ch](http://oliver.forrer@zuba-tech.ch)

**Bahnorama** GmbH  
Modellleisenbahnen



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](http://www.bahnorama.ch)

Tel/Fax:  
031 992 85 88

Mail:  
[info@bahnorama.ch](mailto:info@bahnorama.ch)

## Volldampf-Sonderzugfahrt



19. - 21. September 2025

zur  
**Internationalen Modellbahn Ausstellung (IMA)**  
und zur  
**Traumfabrik Märklin**

Große Dampf-Sonderzugfahrt mit  
einer der größten betriebsfähigen  
Dampfloks Europas,  
der 241.A.65, von Zürich via  
Basel, Freiburg (Brsg.),  
Offenburg und Karlsruhe  
nach Göppingen und zurück.

Bahnreise  
einschließlich Bahnhaftrundreise  
im Sonderzug,  
2×Übernachtung im  
\*\*\*\*-Hotel in Göppingen  
und Eintritt zu den Märklin-Tagen  
ab 625 CHF p.P. im DZ

### Bahnreisen mit Komfort & Genuss!

Bahnreisen Sutter  
Adlerweg 2,  
79856 Hinterzarten  
Tel. 0 049/7652/917 581  
[info@bahnreisen-sutter.de](mailto:info@bahnreisen-sutter.de) **Mehr Infos und mehr Bahnreisen  
auf unserer Homepage  
[www.bahnen.info](http://www.bahnen.info)**



**A.C.M.E.**  
ANONIMA COSTRUZIONI MODELLISTICHE ESATTE

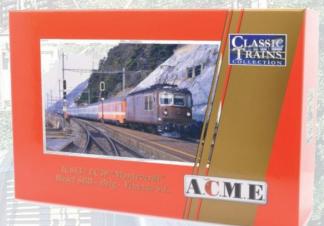
## EC MONTEVERDI



Wagensem mit 6 Wagen  
im Zustand 1996/1997

Spur H0 exakt 1:87

Alle Wagen mit  
Zuglaufschildern



Einmalige und limitierte Auflage exklusiv für EYRO Modellbahn GmbH :: [www.eyro.ch](http://www.eyro.ch)

# Mediolanum. Ligure. Lemano.

Die im TEE-Betrieb eingesetzten Zuggarnituren hatten klangvolle Namen, so wie Mediolanum, der zwischen München und Mailand lief, Lemano zwischen Mailand und Genf oder Ligure zwischen Mailand und Marseille. Der Maßstab ist 1:45. Die Detaillierung der Handarbeitsmodelle, die komplett aus Messing hergestellt sind, erfüllt allerhöchste Ansprüche. Die Wagenseiten sind auf 60 Garnituren limitiert.

Großraumwagen



Generatorwagen



Generatorwagen



Speisewagen



Abteilwagen



**MEG**  
Exklusive Spur 0  
Modellbahnen

In Kooperation mit

**Lenz**  
ELEKTRONIK GMBH

[www.lenz-elektronik.de](http://www.lenz-elektronik.de) · [www.meg-modellbahn.shop](http://www.meg-modellbahn.shop)

## 6./7. SEPT. 2025 GROSSBAHNFEST UND PUBLIKUMSTAGE

### JETZT KOMBIBILLETT SICHERN!

Enthält Eintritt zum Grossbahnfest und zum Schotterplatz  
inkl. Transfer mit historischem Postauto

### INNOLUTIONS

Faszination Modellbau

Messerabatt CHF 500.00

auf alle Lagermodelle

(gilt bei Bezahlung und Mitnahme am 6./7.09.25)

Besichtigung der Modellproduktion bei  
Innolutions in Willegg im Billett enthalten

### KOMBIBILLETT CHF 15.00 KINDER GRATIS

Vorverkauf und weitere Infos:  
[www.schotterplatz.ch/grossbahnfest](http://www.schotterplatz.ch/grossbahnfest)

Viele neue Attraktionen  
Geöffnet von 10:00 - 17:00



**SCHOTTER**  
PLATZ

Schotterplatz  
Hornimattstrasse 22b  
5103 Willegg  
Tel: +41 56 511 04 90  
[info@schotterplatz.ch](mailto:info@schotterplatz.ch)  
[www.schotterplatz.ch](http://www.schotterplatz.ch)