

Modellbaukunst
mit Marcel Ackle

Deutsche Exoten –
die Am 4/4 der SBB

50 Jahre Modelleisen-
bahnclub Altstätten





Foto: Stefan Wyss

Saisonändi... oder doch dr Saisonaafang?

Es wird Herbst, die Temperaturen werden kühler und die Tage kürzer. Als Gartenbahner heisst dies, «d Saison goht zänd». Zugegeben, als junger Familienvater fallen die Tage, an denen unsere Anlage in Betrieb ist, eher spärlich aus. Trotzdem kommt der Gedanke ans Saisonende im Herbst zwangsläufig, und man zieht ein Resümee.

In diesem Sommer habe ich einen Gartenbahnrundkurs mit kleinem Bahnhof auf unserem Sitzplatz aufgebaut. Zusammen mit meinen Kindern kam da so manches ältere Fahrzeug, das bereits in meiner Kindheit im Besitz war, für ein paar Runden zum Einsatz. Lange waren die Modelle nicht mehr gefahren, denn sie passten nicht mehr zum Anlagenthema, das über die Jahre immer spezifischer wurde. Nun sammeln meine Kinder mit diesen Fahrzeugen ihre ersten Modellbahnerfahrungen. Natürlich kommen dabei auch bei mir immer wieder eigene Erinnerungen hoch, die mit diesen Modellen verbunden sind.

Ähnlich erging es mir, als ich während meiner Einarbeitung als LOKI-Herausgeber eine Märklin-Anlage porträtieren durfte. Auf der Anlage waren ausschliesslich Märklin-Modelle der 1970er-Jahre im Einsatz. Meine ersten Modellbahnkontakte in H0 hatte ich mit der Märklin-Sammlung meines Grossvaters. Bei den Aufnahmen fürs Porträt fuhren diverse Fahrzeuge über die Anlage, die ich aus meiner Kindheit kannte und die so manche Erinnerung wieder ins Gedächtnis rief. Nun muss ich wohl die Kisten mit der alten Märklin-Eisenbahn suchen und im Dachstock den Fahrzeugen mal wieder etwas Auslauf gönnen. Denn für die Modellbahner der kleinen Spuren gilt bekanntlich: Im Herbst «foot d Saison aa».

Während also für die einen die intensive Modellbahnzeit startet, geht sie für die anderen zu Ende. Das zeigt einmal mehr, wie vielseitig unser gemeinsames Hobby ist. Diese Vielseitigkeit versuchen wir Ihnen auch in dieser Ausgabe auf den kommenden 97 Seiten zu vermitteln. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Vergnügen mit der LOKI 10 | 2025.

Herzlichst, Ihr



Stefan Wyss



Rollmaterial

- 16 Züge**
Der EuroCity Monteverti
im Modell
- 22 Bau**
Motorenrevision
bei 0m-Alpenbahn-Modellen

Report

- 26 Rückblick**
Exoten aus Deutschland –
Am 4/4 der SBB
- 34 Szene**
50 Jahre Modelleisenbahnclub
Altstätten (MECA)
- 40 Event**
Gartenbahntreffen
Südniedersachsen

gedruckt in der
schweiz



@lokimagazin



@loki_magazin



@LOKI Magazin



@LOKI Magazin



Anlage

- 68 Bau**
Felsenkeller in verschiedenen Baugrößen
- 74 Technik**
YaMoRC – digitale Modellbahnsteuerung
- 80 Bau**
Praxistipp:
Bäume zum Leben erwecken
- 86 Porträt**
Betriebsdiorama
von Bruno Niederhauser in Spur H0e
- 90 Porträt**
Modellbahnwelt in den Epochen V und VI

Markt

- 6** Marktspiegel
- 14** Neuheiten
- 50** Medientipps
- 52** Börse

Szene

- 46** News
- 54** Veranstaltungen
- 56** LOKI intern
- 58** Bahn aktuell
- 98** Vorschau/Impressum



Coverbild

Während 20 Jahren arbeitete René Hägi an seiner Spur-N-Anlage, die er thematisch irgendwo im Jura angesiedelt hat. Der LOKI öffnet der passionierte Modellbauer die Tür zu seiner Juralandschaft en miniature.

Foto: Stefan Treier

H0 | ROCO

Der Nightjet ist wieder da!



Die ROCO-Modellumsetzung des ÖBB-Nightjets schaut bereits zum zweiten Mal in der LOKI-Redaktion vorbei. Denn bereits kurz nach dem ersten Auspacken und Probefahren im Dezember 2024 folgte ein Produktrückruf seitens der Salzburger. Da es bei der digitalen Variante zur Überhitzung einzelner Elektronikteile kommen konnte und in mindestens einem Fall gar das Gehäuse geschmolzen war, mussten die

Modelle zur Nachbesserung noch einmal ins Werk. Seit einigen Wochen hat die Modelleisenbahn GmbH damit begonnen den siebenteiligen Nachtzug der Österreichischen Bundesbahnen wieder an Händler und Endkunden auszuliefern.

2018 bestellten die ÖBB zur Erneuerung ihrer unter der Marke Nightjet angebotenen Nachtzüge bei Siemens Mobility insgesamt 33 siebenteilige Kompositionen

für den internationalen Verkehr. Die ersten Züge konnten zum Fahrplanwechsel 2023 in den Fahrgastbetrieb gehen. Im Juli 2025 änderten die ÖBB allerdings die Bestellung auf 24 Nightjet- und 9 Railjet-Kompositionen.

Die ROCO-Modelle lassen in ihrer Umsetzung keinerlei Wünsche offen. Alle Wagen sind sauber bedruckt und weisen ein vorzügliches Fahrverhalten (auch gescho-



ben) auf. Bei der uns vorliegenden digitalen Ausführung gehören stromführende Kupplungen, eine Innenbeleuchtung im Fahrgastraum und im Führerstand zur Standardausführung. Als besonderes Gadget lassen sich die seitlichen Zugzielanzeigen digital (F7) beleuchten.

Das siebenteilige Grundset wird in folgenden Varianten angeboten:

- Art.-Nr. 5500004: DC, analog
- Art.-Nr. 5510004: DC, digital
- Art.-Nr. 5520004: AC, digital

Passend zum Wagenset bietet ROCO die Taurus-Lokomotive 1116 195 der ÖBB im Nightjet-Design an (Art.-Nr. 70495, DC, analog). In den digitalen Varianten (Art.-Nr. 70496, DC, und Art.-Nr. 78496, AC) wird die Lok bereits ab Werk mit einer Strom führenden Kupplung angeboten.

Neben dem Nightjet fanden in den vergangenen Wochen auch wieder einige Schweizer Güterwagenmodelle den Weg in die Regale des Fachhandels. So wird unter anderem eine weitere Variante des HUPAC-Taschenwagens T5, beladen mit einem Sattelaufleger der Spedition Iemoli für die Epoche VI angeboten (Art.-Nr. 6600066). Von der Transwaggon wurde ein in der Schweiz eingesetzter vierachsiger Habbins-Schiebewandwagen (Art.-Nr. 6600166) ausgeliefert. Last but not least sei auch noch das dreiteilige Kesselwagen-Set (Art.-Nr. 6600143) der Luzerner Wascosa zu erwähnen. Eine Besonderheit in diesem Set sind zwei von GATX längerfristig an Wascosa vermietete Kesselwagen, die zwar das Wascosa-Logo tragen, aber die Halteranschrift GATX Rail Austria aufweisen (Art.-Nr. 6600143). **Erhältlich im Fachhandel.**



Kesselwagen der Bundes-Tank-Anlagen

Während des Zweiten Weltkrieges hat die Schweizer Armee verschiedene Gebirgsflugfelder angelegt. Aufgrund ihrer Lage konnte das Flugbenzin nicht durch die normalspurigen SBB angeliefert werden, sondern durch diverse meterspurige Privatbahnen. Da diese allerdings nicht über genügend Güterwagen für solche Transporte verfügten, bestellten die Bundes-Tank-Anlagen (BTA) in Zollikofen 1948 15 zweiachsige Tankwagen. Eine Spezialität dieser Wagen war, dass die Kupplung einfach ausgetauscht und an die Normen der entsprechenden Bahn des Einsatzgebietes angepasst werden konnte. Wenige waren dies nicht: Schöllenenbahn (SchB), Furka-Oberalp-Bahn (FO), Visp-Zermatt-Bahn (VZ), Rhätische Bahn (RhB), Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB),

Chemin de fer fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat (GFM) und die Brünigbahn der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Bei Einsätzen auf der SchB, FO, VZ oder den SBB konnten die Wagen mit einem Bremszahnrad des entsprechenden Zahnstangensystems ausgerüstet werden. In den 1990er-Jahren wurden die Tankwagen vom Oberkriegskommissariat (OKK), in das die BTA 1968 aufgegangen sind, an die Privatbahnen abgegeben. Viele Wagen wurden nun ihrer Kessel beraubt und als Dienstwagen genutzt.

Bereits 2021 hat der deutsche Modellbahnhersteller BEMO erste Varianten der zweiachsigen Tankwagen in sein Programm aufgenommen (siehe LOKI 12 | 2021, Seiten 26–31). In diesem Jahr konnten die Uhinger weitere Modelle an den Fachhandel

ausliefern. Im Betriebszustand der 1970er- und 1980er-Jahre erschienen folgende fünf Kesselwagen der Rhätischen Bahn:

- Art.-Nr. 2296 111: RhB P 10001
- Art.-Nr. 2296 112: RhB P 10002
- Art.-Nr. 2296 113: RhB P 10003
- Art.-Nr. 2296 115: RhB P 10004
- Art.-Nr. 2296 115: RhB P 10005

Weiter wurden die drei bis 1989 bei der RhB eingesetzten und dann von der MOB übernommenen BTA-Kesselwagen ausgeliefert:

- Art.-Nr. 2296 320
Uhk P 890 BTA (ex RhB P10001)
- Art.-Nr. 2296 329
Uhk P 899 BTA (ex RhB P10002)
- Art.-Nr. 2296 328
Uhk P 900 BTA (ex RhB P10003)

Erhältlich im Fachhandel.



Lokklassiker in modernem Gewand

Minitrix hat die Re 420 502 der BLS AG im Massstab 1:160 ausgeliefert (Art.-Nr. 16884). Das Modell gab es vor Jahren schon einmal im Minitrix-Programm. Die neue Version erinnert auf den ersten Blick sehr stark an ihre Vorgängerin, wurde aber technisch und optisch überarbeitet. Das Modell verfügt nun über Nachbildungen der Füh-

rerstände, die Maschinenraumfenster waren bisher nur grau hinterlegt, verfügen aber nun über von innen aufgedruckte Nachbildungen der Maschineneinrichtungen. Auch das Innenleben hat sich stark verändert. Das Modell ist ausschliesslich als digitale Soundversion erhältlich. Eine Digitalschnittstelle gibt es nicht. Alle digi-

talen Komponenten für Fahren, Sound und Licht sind in die Hauptplatine mit eingearbeitet. Die 93 mm lange Lok ist auf allen vier Achsen angetrieben, der fünfpolige Motor ist mittig angeordnet. Neu sind auch die Kupplungssteckaufnahmen nach NEM, die allerdings ohne Kinematik auskommen müssen.

Erhältlich im Fachhandel.



Ilm | LGB

Gepäckwagen für den Pullman Express



1931 beschaffte die Rhätische Bahn vier zweischsige Packwagen mit geschlossenen Plattformen, die anfänglich als F5 und später als D2 4061–4064 bezeichnet wurden.

Der D 4062 wurde 1986 als einziger der vier Wagen modernisiert und erhielt dabei neben einem roten Anstrich auch einen neuen Wagenkasten. Für die Einsätze im

Salonwagenzug wurde er 1998 ans blau-creme Farbleid des Alpine Classic Pullman Express angepasst. 2006 wurde er erneut revidiert und erhielt die neue Betriebsnummer D 4051.

Nachdem LGB vor einigen Jahren bereits die Version als D 4062 ins Modell umgesetzt hatte, hat sich der zu Märklin gehörende Gartenbahnproduzent nun die aktuelle Variante als D 4051 vorgenommen (Art.-Nr. 40844). Aufpassen sollten Gartenbahner welche die erste Version der Alpine-Classic-Pullman-Express-Salonwagen gekauft haben. Damals hat LGB sich leider etwas im Farbton vergriffen und ein etwas gar helles Beige lackiert. Folglich passen die Modelle mit der korrekten Farbgestaltung nicht ganz zum Zug. Als Ergänzung zu den aktuellen Varianten passt der Wagen aber perfekt.

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | StarRail

Stellwerke, so weit das Auge reicht

Durch den Artikel unseres Autors Markus Schälli über den Bau der Stellwerks Wattwil in der LOKI 6|2025 hat das Modellbahnfachgeschäft StarRail den Beschluss gefasst, selbst in die Produktion von Gebäuden einzusteigen. Angeboten werden neben dem Bahnhof Würenlos (siehe LOKI 7-8|2025) derzeit drei verschiedene SBB-Stellwerke, darunter auch jenes von Wattwil.

- Art.-Nr. SR 013: Wästerstellwerk Wattwil, verwittert
- Art.-Nr. SR 016: Wästerstellwerk Wattwil
- Art.-Nr. SR 017: Wästerstellwerk Wildegg
- Art.-Nr. SR 018: Wästerstellwerk Wildegg, verwittert
- Art.-Nr. SR 019: Stellwerk Turgi, verwittert
- Art.-Nr. SR 020: Stellwerk Turgi

Die Gebäude werden im 3D-Druckverfahren hergestellt, von Hand bemalt und mit einer LED-Innenbeleuchtung ausgeliefert. Der Preis der Gebäude bewegt sich je nach Modell zwischen 169.- Franken und 229.- Franken.

Interessenten wenden sich direkt an:

StarRail AG

info@starrail.ch – www.starrail.ch



Hochbordwagen für schwere Lasten

Die Pesolillo SA produzierte insgesamt 182 Hochbordwagen der Typen L2, L4 und L6 in den Epochen I bis IV. Es handelt sich um 32 verschiedene Wagen, wobei auch solche mit unterschiedlichen Wagennummern innerhalb derselben Epoche erhältlich sind.

Selbst BLS, EUROP- und UIC-Versionen gehören dazu. Die Modelle sind komplett aus Messing gefertigt, wobei die Böden im Wageninnern und die Trittbretter mit gelasertem Holz belegt sind. Die Türen an den Seitenwänden und der Bremserhäuser las-

sen sich öffnen, und sie werden im geschlossenen wie auch im offenen Zustand magnetisch fixiert.

Die kugelgelagerten Achsen sind mit Blattfedern abgefedert, die Wagen werden nach Wunsch mit Rädern nach NEM- oder Finescale-Norm ausgeliefert. Beeindruckend ist auch die Qualität der Lackierung und Beschriftung, wobei die älteren Epochen, mit den schwarz abgesetzten Profilen an den Seitenwänden besonders attraktiv wirken. Auffallend ist auch die dunkelgrüne Version des Gaswerks Zürich in Schlieren, die einem L4 entspricht. Frühere Epochen sind mit Doppelhakenkupplungen und Stangenpuffern ausgerüstet, während die moderneren Wagen mit Hülsenpuffern versehen sind.

Interessenten wenden sich direkt an:

Pesolillo SA

info@pesolillo.ch – www.pesolillo.ch



Den Luxusautos die Stirn bieten

Nach dem Ersten Weltkrieg ersetzte die CIWL ihre älteren Schlafwagen mit der Teakholzverkleidung. So erschienen ab 1922 neue Schlafwagen in Ganzstahlbauart schrittweise im grossen CIWL-Fuhrpark. Neben dem Alter der Wagen machte sich in den

1920er-Jahren zunehmend Konkurrenz auf der Strasse und in der Luft breit. Die Luxuszüge der CIWL bekamen dies besonders zu spüren. Der ab 1929 ganzjährig verkehrende Train Bleu benötigte neue luxuriöse Wagen und stand in direkter Konkurrenz

zu den Luxusautomarken Bugatti und Hispano-Suiza. Es folgte die Beschaffung von 90 Schlafwagen des Typs Lx, was für Voiture-Lits de grand luxe steht. In zwei Serien (3466-3495, 3496-3555) beschafft, galten die Lx als die luxuriösesten je durch die CIWL beschafften Schlafwagen. Später wurden sie umgebaut und waren als Lx16 und Lx20 eingereiht. Ab Mitte der 1970er-Jahre erwarben private Liebhaber erste Exemplare des Lx. Für den Nostalgie-Istanbul-Orient-Express (NIOE) und den Venice-Simplon-Orient-Express (VSOE) erwarben die Betreiber jeweils diverse Fahrzeuge des Typs Lx. Sie stehen noch heute im Einsatz.

LS Models hat die begehrten mit einer Innenbeleuchtung ausgestatteten Schlafwagen in Spur H0 in nachfolgenden Versionen erneut aufgelegt:

- Art.-Nr. 49 235:
Lx20, WL 3479, Ep. IIIb
- Art.-Nr. 49 236:
Lx20, WL 3531, Ep. IIIb
- Art.-Nr. 49 243:
Lx16, WL 61 87 70-41 210, Ep. IV
- Art.-Nr. 49 244:
Lx20, WL 71 83 70-40 118, Ep. IV

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Rietze / Marcel Weber AG

Im MAN bequem durch das Engadin

Für Modelleisenbahnfreunde mit Bündner Vorbild lieferte Rietze den MAN Lion's City 12' 18 von Engadin Bus im Massstab 1:87 als exklusives Modell für seinen Schweizer Importeur, die Marcel Weber AG, aus. Der elegante Bus ist unter der Artikelnummer 99901 erhältlich.

**Exklusiv erhältlich
im Schweizer Fachhandel.**



N | Hobbytrain

Modellpflege für den Vectron in 1:160



Bereits im Sommer sind zwei Neuheiten von Hobbytrain beim schweizerischen Fachhandel eingetroffen. Es handelt sich dabei um völlig unterschiedliche Varianten der Vectron alias Baureihe 193. Beide Modelle haben jedoch so einiges gemeinsam, Hobbytrain/Lemke hat Modellpflege betrieben. Neu sind die wesentlich filigraneren Pantografen die, und damit geht ein sehnlich geäussert Wunsch in Erfüllung, nur so weit nach oben ausfahren, dass der Be-

trieb mit gehobenen Panto unter einem fiktiven Fahrdrat möglich wird. Bei den Soundvarianten wurden neue Decoder verbaut. Es handelt sich um den MS-Lok-Sounddecoder 16bit DCC/MM/mfx/DC-analog von ZIMO Elektronik mit Next18-Schnittstelle. Mit ihm wurden auch die unterschiedlichen Soundfiles leicht überarbeitet. Beide Loks kommen aus den bereits bekannten feinen Formen, sind sehr schön detailliert, lackiert und bedruckt. Die Trenn-

linien unter den verschiedenen Farben sind exakt und trennscharf gemacht. Eine Augenweide ist die 193 139 Monte Rosa, sie trägt die auf beiden Seiten unterschiedliche Sonderfolierung mit Motiven aus Norditalien sowie dem Mailänder Dom. Dabei ist die Umsetzung ins N-Modell ganz hervorragend gelungen, sie kann sich auch unter entsprechenden Modellen der grösseren Spurweiten absolut sehen lassen. Auch Lackierung und Druck der zweiten Neuheit, des Vectron 193 051, sind sehr gut gelungen. Fast wohltuend ist die Farbgebung, mal ohne Werbefolierung. Die 119 mm langen Modelle sind durch einen Mittelmotor auf allen vier Achsen angetrieben und weisen sehr gute Fahr- und Zugeigenschaften auf. Kupplungssteckaufnahmen nach NEM und Kinematik sind ebenfalls an Bord.

- Art.-Nr. H30177: SBB CI, Monte Rosa, Ep. VI, analog, Next18
- Art.-Nr. H30177S: SBB CI, Monte Rosa, Ep. VI, digital/Sound
- Art.-Nr. H30178: SBB Cargo, Ep. VI, analog, Next18
- Art.-Nr. H30178S: SBB Cargo, Ep. VI, digital/Sound **Erhältlich im Fachhandel.**

Fotorealistische Modellbahngestaltung

Das belgische Unternehmen Modeltex hat sich auf die fotorealistische Gestaltung von Modellbahnoberflächen und -hintergründen spezialisiert. Nachdem wir ihnen an dieser Stelle vor einigen Monaten bereits die moderne Interlock-Verbundmauer vorgestellt haben, hat Frank Agterberg nun weitere Motive vorgestellt. Diesmal wurde der passionierte Modellbahner und Modellbauer in einem Containerterminal fündig, genauer gesagt bietet Modeltex neu zwei unterschiedliche Hintergrundplatten mit

Containerfronten an. Eine Wand zeigt eine Kombination aus blauen und braunen Containerfronten, die andere besteht vorwiegend aus orangefarbenen und roten Containern. Um einen noch realistischeren Eindruck zu erhalten kann das Containermuster auf den 5 mm dicken Forex®-Platten mit einem stumpfen Schraubenzieher leicht eingeritzt werden. Mit einigen echten Modellcontainern im Vordergrund ist die Tiefenwirkung kaum mehr von der Realität zu unterscheiden.

Weiter bietet Modeltex auch unterschiedliche Bodenplatten und auch ganze Autoabahnabschnitte an. In einer unserer nächsten Ausgaben zeigt uns Peter Mariott, der LOKI-Modellbauspezialist, wie mit Modeltex-Platten eine realistische Containerverladeszene inszeniert werden kann. Die komplette Übersicht finden Sie im Webshop von Modeltex.

Interessenten wenden sich direkt an:
www.modeltex.be



N | MW-Modell / Aare Valley Models

Die Leichtstahlwagen sind da



Schon vor einigen Jahren durch MW-Modell als Projekt angekündigt, sind nach Einstieg von Aare Valley Models im Bereich der Projektrealisierung nun die ersten Modelle der SBB-Leichtstahlwagen verfügbar. Aufgelegt werden zurzeit drei verschiedene Vorbil-

der: jeweils ein A und ein AB mit Türen in den Drittelpunkten, sowie der B mit Mitteleinstieg – im Volksmund als Volkswagen bezeichnet.

Alle Wagen sind fein detailliert und aufwendig lackiert und bedruckt. Angesetzte,

frei stehende Griffstangen verfeinern das Aussehen zusätzlich. Technisch weisen die Modelle eine Kurzkupplung nach NEM auf. Sie sind zudem für den Einbau einer Innenbeleuchtung mit Stromabnahme ab den Achslagern vorbereitet. Die Inneneinrich-

H0 | LS Models / LEMKE

Der City Night Line



Das Thema Nachtzüge schlängelt sich wie ein Faden durch das Programm von LS Models. Im Auftrag von LEMKE hat der belgische Modellbahnproduzent zwei Wagenpackungen mit Rollmaterial der ehemaligen

City Night Line AG ausgeliefert. Ab 1995 betrieb das in Zürich ansässige Tochterunternehmen von DB, ÖBB und SBB verschiedene Nachtreisezüge zu europäischen Zielen. Einer von ihnen war der als Donau-

Kurier bezeichnete EN222/223, der Wien mit Dortmund verband, die achteilige Komposition wurde so aber auch auf anderen Linien eingesetzt.

- Art.-Nr. 99040:
WLABm, WLBm, Bvcmz 248.5, Bpm
- Art.-Nr. 99041:
WLABm, WLBm, WRm, Bvcmz 249.1

Die Modelle sind mit einem DC bzw. einem AC hinter der Artikelnummer für die entsprechenden Stromsysteme erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.



tion ist mehrfarbig, die Sitzbänke anhand des gewählten Vorbilds unterschiedlich umgesetzt. Mittels beiliegender ausgezogener Faltenbälge zum Nachrüsten kann bei Verwendung von Kurzkupplungen ein geschlossenes Zugbild erreicht werden.

Zur Auslieferung gelangen aktuell ein Set mit je einem AB und zwei B (Art.-Nr. N-CH220c) und ein Set mit einem A und einem B (Art.-Nr. N-CH220d) jeweils für die Epoche IV. Zusätzlich erscheint ein Set mit drei B mit der Speziallackierung «Jurail-

Express» (Art.-Nr. N-CH220f), ebenfalls in Epoche IV, sowie ein B in Lackierung der Sersa in Epoche V/VI (Art.-Nr. N-CH220g).

Erhältlich im Fachhandel.

Neuheiten

Ankündigungen und News

G | Innolutions

Seetal-Krokodil für die Gartenbahn



Nach dem SBB- und dem Bernina-Krokodil ergänzt der Modellbahnproduzent Innolutions seine Krokodilreihe um eine weitere Variante. Das Aargauer Unternehmen aus Wildeggen hat sich mit dem Seetal-Krokodil für eine Lokomotive entschieden, die einst nur wenige Hundert Meter vom Firmensitz entfernt im Einsatz stand. Bis 1983 verkehrten die drei als De 6/6 bezeichneten und von SLM und BBC gebauten Lokomotiven auf der Seetalbahn zwischen Wildeggen und Luzern. Während die De 6/6 15302 und 15303 dem Schneidbrenner zum Opfer

fielen, überlebte einzig die Lok mit der Betriebsnummer 15301. Bis zu einem Defekt im Jahr 1990 stand sie bei der Oensingen-Balsthal-Bahn im Einsatz. Nach ihrer Aufarbeitung kehrte die Maschine 2016 schließlich ins Seetal nach Hochdorf zurück.

Am Grossbahnfest in Schinznach-Dorf konnte Innolutions ein erstes Handmuster



der SBB De 6/6 15301 präsentieren. Für einzelne Teile setzt der Hersteller dabei anstelle von Kunststoff- auf Metall-3D-Drucktechnik. Das Modell verfügt ab Werk über einen ESU-LokSound-5-XL-Decoder und wird von zwei Antriebsblöcken auf vier Achsen angetrieben. Optional kann die Lok mit einer Pantografensteuerung und einer Rangierkupplung bestellt werden. Als Liefertermin gibt Geschäftsführer Marco Suter den kommenden Sommer an.

Interessenten wenden sich direkt an:

Innolutions AG

info@innolutions.ch

<https://modellbau.innolutions.ch>

TT | Tillig

Waadtländer Kiesverkehr mit Tillig

Die Transports de la région Morges-Bière-Cossonay, kurz MBC, betreiben im Kanton Waadt ein knapp 30 Kilometer langes Meter-spurnetz, auf dem auch ein umfangreicher Güterverkehr betrieben wird. Neben Militärzügen zur Kaserne in Bière führen die

MBC auch tägliche Züge zur Kiesgrube bei Apples. Für diesen Kiesverkehr werden normalspurige Selbstentladewagen des Typs Faccons auf Meterspur-Rollböcken verladen. Nachdem Tillig zuletzt ein zweiteiliges Set dieser grünen vierachsigen Güterwagen aus-

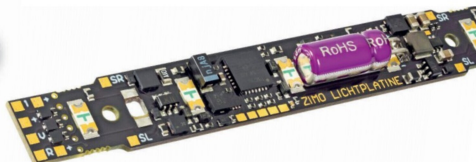
geliefert hat, folgt nun ein weiteres Doppelset (Art.-Nr. 01112). Entgegen der Version aus dem Jahr 2022 trägt einer der Wagen zusätzlich die Firmenlogos der Léman Granulats SA und der RONCHI SA.

Vorbestellbar im Fachhandel.



Diverse | ZIMO

Decoderprogrammieren leicht gemacht



Im Rahmen seiner Herbstneuheiten hat der Wiener Digitalspezialist ZIMO sein kompaktes Sound-Lade- und -Update-Gerät, kurz KLUG, angekündigt. Dieses ermöglicht im Zusammenspiel mit einem Computer, Software-Updates sowie ein einfaches Laden von Soundprojekten auf ZIMO-Decoder. Ebenfalls neu angekündigt wurden verschiedene Lichtplatten mit integriertem Energiespeicher für die Spuren N und H0.

Vorbestellbar im Fachhandel.

H0 | Tillig

Wagen für den DPZ der Zürcher S-Bahn mit roten Türen

Auf Initiative seines Schweizer Importeurs hat der deutsche Modellbahnproduzent Tillig im Rahmen seiner Herbstneuheiten ein zweites Wagenset zur Bildung der DPZ der Zürcher S-Bahn angekündigt. Nach der Version mit den gelben Türen folgt nun jene mit den roten Türen ohne das ZVV-Logo (Art.-Nr. 70066). Die Wagen sind farblich auf die von ACME hergestellte Re 450-Lokomotive abgestimmt. Für das Set, bestehend aus je einem Bt-, AB- und B-Wagen wird unter der Artikelnummer 08858 eine passende Innenbeleuchtung angeboten.

Vorbestellbar im Fachhandel.



Kennen Sie schon unser Neuheitenportal?

Auf unserer Website finden Sie zeitnah, die aktuellsten Prospekte verschiedenster Hersteller als PDF-Download.

<https://loki.ch/de/multimedia/neuheitenportal>



Züge | Der EuroCity Monteverdi im Modell

Künstler auf Schienen

Mit dem Erscheinen des Sets mit sechs Wagen des EuroCity Monteverdi von ACME lohnt es sich, einen Blick auf diesen Zuglauf zu werfen. In den zwölf Jahren, in denen er zwischen Venezia Santa Lucia und Genf Cornavin bzw. Bern/Basel verkehrte, hatte er sich andauernd verändert und bietet so unzählige Kombinationsmöglichkeiten.

Von Werner Frey (Text/Fotos) und Hans Roth (Text/Fotos)

Im Sommerfahrplan 1987 wurden einige neue EuroCity-Verbindungen eingeführt. Darunter befand sich auch der EuroCity Monteverdi, dessen Namensgebung eine Hommage an den italienischen Komponisten Claudio Monteverdi (1567–1643) war. Er verband Venezia Santa Lucia mit Genf Cornavin und Bern bzw. Basel. Von Venedig

nach Genf legte der Zug dabei 638 Kilometer zurück, wofür er sieben Stunden und vierzig Minuten benötigte.

Eine Besonderheit des EC Monteverdi war, dass er technisch als Flügelzug galt. Er verkehrte von Venezia Santa Lucia als «Rapido» nach Brig, wo die Wagen in Richtung Bern abgehängt wurden. Die Wagengruppe

nach Bern behielt dabei den Namen Monteverdi, verkehrte allerdings als InterCity, da es sich fahrplantechnisch um eine inner-schweizerische Verbindung handelte. Der Vorteil dieser Methode war die direkte Anbindung zur Schweizer Hauptstadt.

Der EuroCity Monteverdi trug die Zugnummer 39 in Richtung Süden und nord-



Foto: Roger Gerber

wärts die 40. Für den Zugteil nach Bern bzw. Basel wurden die Zugnummern 811 bzw. 844 verwendet, bei denen es sich um InterCity-Nummern handelte. Ab 1994 wurden die Zugnummern 813 bzw. 836 verwendet. Ab 1997 wechselten die EuroCity-Zugnummern auf 59 und 60. Der letzte Zug verkehrte am 23. Mai 1998. Anschliessend übernahmen die ETR 470 der Cisalpino AG die klassischen EuroCity-Züge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Das verwendete Rollmaterial

Der Rollmaterialeinsatz hat sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert. Auf dem italienischen Teil besorgten Lokomotiven der Baureihen E444 und E656 die Traktion. In der Schweiz kam ab Brig in Richtung Genf eine SBB Re 4/4^{IV} oder eine Re 6/6 zum Einsatz, während die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) für die Zugförderung über den Lötschberg anfänglich ihre Ae 8/8 einsetzte. Später kamen Re 4/4 und Re 465 der BLS zum Einsatz, zeitweise auch Re 6/6 der SBB. Am Sonntag verkehrte der Monteverti sogar mit zwei Re 6/6 in Vielfachsteuerung, wobei eine in Domodossola umgehend für eine Rückleistung nach Brig-Lausanne verwendet wurde.

Anfänglich umfasste der Zug neun Wagen, wovon fünf nach Genf und vier nach Bern verkehrten. Dabei wurden alle von den SBB gestellt. Auf dem italienischen Abschnitt wurde der Zug ab Domodossola mit drei italienischen Wagen des Typs UIC-X verstärkt, wobei einer mit einem Speiseraum ausgestattet war. Der Zug wies ansonsten noch keinen Speisewagen auf.

In den Sommermonaten verkehrten aus Basel und Genf direkte Kurswagen nach Pescara, die allerdings ab Brig als separater Zug geführt wurden. Es handelte sich in den meisten Fällen um Reisezugwagen des Typs UIC-X der SBB.

Ab 1989 wurde das gesamte Wagenmaterial für den EuroCity Monteverti von der Ferrovie dello Stato Italiane (FS) gestellt. Die SBB hingegen steuerten für die Relation nach Genf Cornavin einen orangen WRm-Speisewagen des Typs UIC-Z1 bei. Ab 1996 wurde dieser durch einen des Typs 1971R «Gran Confort» der FS ersetzt.

Im Schweizer Binnenverkehr wurden dem als InterCity verkehrenden Monteverti vor allem auf dem Abschnitt Brig-Bern-Basel zusätzliche Wagen mitgegeben. Anfänglich waren dies sogar auch Schlaf-



Im September 1996 sind am Zugschluss anstelle der BLS EW I solche der SBB angehängt.



Rund zwei Monate vor Einstellung des EC Monteverti erfolgt in Domodossola der Lokwechsel.

und Liegewagen, die in den Norden verkehrten. Später wurden dem Zug zur Verstärkung drei EW I der BLS (zwei B, ein AB) in Fahrtrichtung Brig am Zugschluss angehängt, während auf dem Rückweg sieben Wagen der SBB, meist vom Typ EW IV und UIC-X, mitgeführt wurden. Die BLS EW I wurden fallweise auch durch solche der SBB ersetzt. Das Schwächen und das Stärken der Züge erfolgte jeweils in Brig.

Das Modell von ACME

Der italienische Hersteller ACME hat im Auftrag des Schweizer Händlers EYRO in einer Sonderserie den Zugteil Basel-Venezia Santa Lucia im Zustand vom 11. September 1996 nachgebildet. Als Basis diente dabei ein Foto, das auch das Booklet zierte. Gezogen wurde der Zug zwischen Bern und Brig von einer Re 465 der BLS. Der Zug bestand an diesem Tag aus sechs Wagen der FS, wovon drei Eurofima-Wagen und

drei Wagen des Typs UIC-Z in drei verschiedenen Lackierungsvarianten der FS zum Einsatz kamen.

Die sechs Wagen stammen alle aus dem umfangreichen ACME-Sortiment und sind mit Drehgestellen des Typs FIAT ausgestattet, wobei die Radsätze in Messingbuchsen gelagert sind. Sämtliche Wagen verfügen über eine vorbildgerechte, detaillierte Inneneinrichtung. Ein umfangreicher Rüstbeutel mit Bremsschläuchen, Schlingerdämpfern und Schürzenteilen für die Vitrine wird zu jedem Wagen mitgeliefert. Sie verfügen zusätzlich über vorbildgerechte Zuglaufschilder. Das Wagenset mit der Artikelnummer 90272 wird in einer dekorativen Verpackung mit Schaumstoffeinlage geliefert. Ein Booklet, das gleichzeitig auch das nummerierte Zertifikat gibt, rundet das Angebot ab. Wir möchten nachfolgend genauer betrachten, wie dieses Wagenset eingesetzt werden kann.



Mit den drei Anstrichvarianten der italienischen Schnellzugwagen sorgt der EuroCity MonteVerdi für einen abwechslungsreichen und interessanten Farbtupfer auf der Modellanlage.



Zweitklasswagen des Typs UIC-Z1 im Eurofima-Anstrich und die Nachfolgevariante.



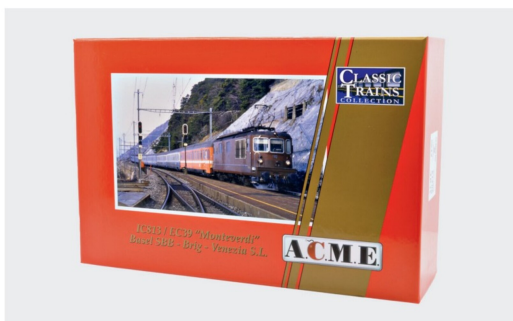
Erstklasswagen des Typs UIC-Z1 im Eurofima-Look und im grauen Anstrich ab 1987.

Umsetzung ins Modell

Mit nur gerade sechs Wagen hat der MonteVerdi eine ansprechende Länge für die Modellanlage. Der Zug kann nun wie beim Vorbild durch passende Wagen verschiede-

ner Hersteller ergänzt werden. Dabei kamen jüngst von PIKO verschiedenste EW I der BLS auf den Markt. Früher führten auch Lima und HAG BLS EW I, allerdings gab es dabei keine AB. Für die Umsetzung des Zu-

ges vom 11. September 1996, die auch auf dem Titelblatt des Booklets abgebildet ist, greifen wir neben den Wagen von ACME auf das BLS-Wagenset von PIKO mit der Artikelnummer 96788, das gerade passend



Das Bild auf der Schachtel inspiriert zur Nachbildung mit einer BLS Re 4/4.



Die Wagen sind dank der Schaumstoffeinlagen bestens geschützt.

zwei EW I B und einen AB beinhaltet, zu. Dass dabei einer der beiden Zweitklasswagen der Bern-Neuenburg-Bahn (BN) stammt, spielt keine Rolle, den die BLS-Gruppe setzte die EW I der verschiedensten Bahnen relativ freizügig ein. Als Zuglok kommt die Re 465 003 von ROCO mit der Artikelnummer 43953 zum Einsatz.

Auch möchten wir die sonntägliche Variante vom IC 836 mit zwei Re 6/6 vom 14. Juni 1998 auf der Fahrt von Bern nach Brig nachbilden. Die Modellloks stammen aus dem Sortiment der Firma ROCO, die einige Varianten herausgebracht hatte. Unsere Wahl fiel auf die Artikelnummern 63730 (grün) und 63731 (rot). Wie auf dem Foto ersichtlich ist, handelt es sich beim ersten Wagen um einen FS-Zweitklasswagen des Typs UIC-X mit gesicktem Dach. Im Wagenset HR4250 von Rivarossi finden wir ein solches Exemplar. Die restlichen internationalen Wagen stammen wieder aus dem ACME-Set, wobei wir nur den zweiten Wagen zuordnen können. Die restlichen Wagen reihen wir nach Gutdünken ein. Wichtig ist dabei, dass zuerst vier Zweitklasswagen, anschliessend zwei Erstklasswagen folgen und am Zugschluss die bis Brig verkehrenden BLS EW I (B, AB, B).

Zum Abschluss soll noch eine Zugskomposition des EC 40 aufgezeigt werden, der zwischen Brig und Genf Cornavin verkehrte. Auch hier verwenden wir die Wagen aus



Fotos: Stefan Treiler

Der Einsatz einer BLS Re 465 sorgt zusätzlich für Abwechslung bei den Farbgebungen.



Sämtliche Wagen wurden mit der korrekten Zuglaufaufkleber bedruckt.



Eindrücklich war der EuroCity Monteverdi, wenn ihm zwischen Bern und Domodossola zwei Re 6/6 vorgespannt wurden, hier bei der Einfahrt in Brig.

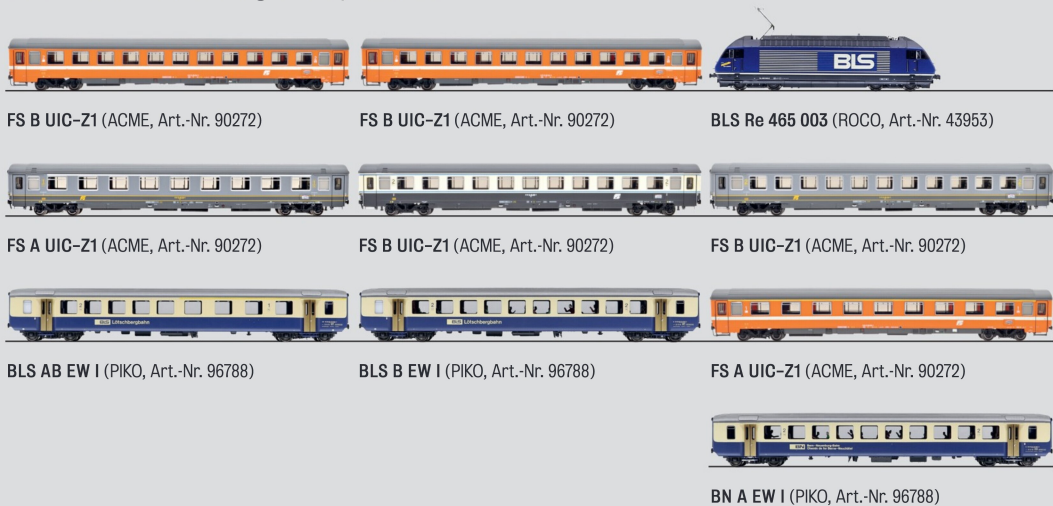
Foto: Dan Catchhouse

dem ACME-Set, auch wenn die aufgedruckten Zuglauf tafeln nicht stimmen. Als Zuglok dient wieder die grüne Re 6/6 von ROCO (Art.-Nr. 63730). Beim ersten Wagen hinter der Lokomotive handelt es sich um

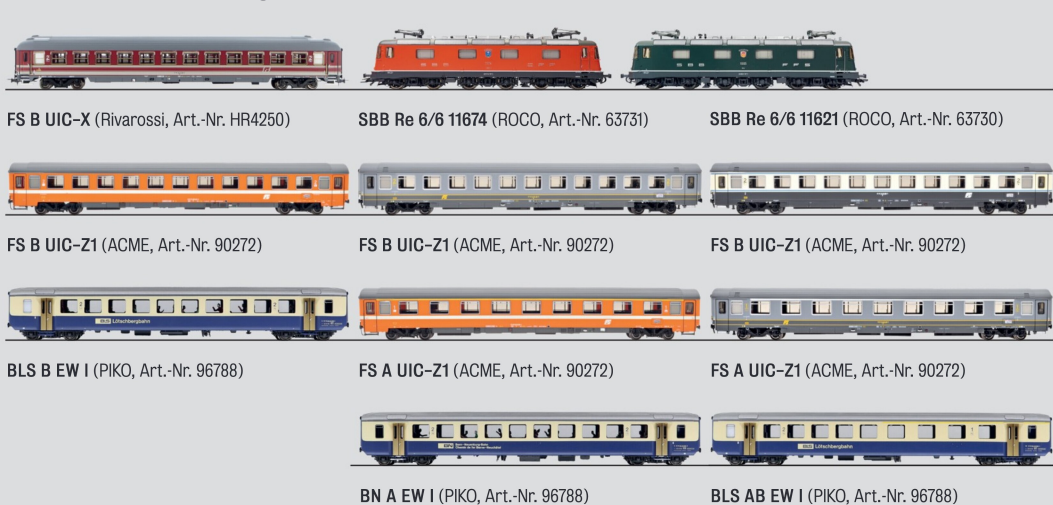
einen EuroCity-Wagen des Typs Bpm61 der SBB, wo wir den ROCO-Wagen mit der Artikelnummer 44770 einsetzen, als Alternative eignen sich auch solche von LS Models. Neben dem Bpm61 fällt auch der FS-Spei-

sewagen auf. Den passenden Wagen findet man von ACME mit der Artikelnummer 50442. Die sichtbaren Zweitklasswagen rei hen wir anhand des Fotos ein, die Erstklasswagen wieder nach Gefühl.

Der IC 813 Monteverdi Bern-Brig am 11. September 1996



Der IC 863 Monteverdi Bern-Brig am 14. Juni 1998




Der EC 40 Monteverdi Brig-Genf Cornavin am 20. August 1996



Fazit

Bereits mit diesen drei Vorschlägen kann aufgezeigt werden, dass der EuroCity Monteverdi in den 1990er-Jahren eine interessante und abwechslungsreiche Zugskom-

position war, die durch den Modellbahner beliebig zusammengestellt werden kann. Je nachdem, wie lange Züge die Modellanlage zulässt oder welche Ära man abdecken möchte, können unzählige Varianten zu-

sammengestellt werden. Zudem sind die benötigten Triebfahrzeuge in ausreichender Anzahl am Markt verfügbar und können nach persönlichem Geschmack des Betreibers ausgewählt werden. 

Am 20. August 1996 zieht die Re 6/6 11647 zwischen Saint-Saphorin und Rivaz den EuroCity Monteverdi Richtung Genf Cornavin.



Foto: Christoph Weinkopf, Slg. Peter Hürzeler



Bau | Motorenrevision bei 0m-Alpenbahn-Modellen

Motorenkur für die Alpenbahn

Mehr als 40 Jahre haben die ältesten Alpenbahn-0m-Modelle mittlerweile auf dem Buckel. Die Modelle sind sehr robust gebaut, aber die Pflege darf nicht vernachlässigt werden. Dank wartungsfreundlicher Komponenten kann an der alten Technik vieles repariert werden. Sogar die Motoren sind so gebaut, dass sie zerlegt und gepflegt werden können. Vor dem Tag der Modellbahn haben wir dies getan und gleich für Sie dokumentiert.

Stefan Wyss (Text/Fotos)

In der LOKI 12|2024 haben wir die Geschichte der FAMA-Alpenbahn aufgearbeitet. Im Zuge der Recherchen ist bei unserem Herausgeber Stefan Treier der Funke übergesprungen, und er hat sich das eine oder andere Modell auf dem Gebrauchtwarenmarkt gekauft. Zum Tag der Modellbahn in Bern haben wir auch diese Modelle im Fahrbetrieb präsentiert. Vorgängig hatten die Fahrzeuge aber etwas Pflege nötig. Besonders der Motor des kleinen FO Tm 2/2 war in einem schlechten Zustand, und die Lok lief bei hohem Stromverbrauch nur noch sehr schlecht. Eine Alternative wäre der Austausch gegen einen Faulhaber-Motor. Mit etwas technischem

Geschick ist die Reparatur des verbauten Bühler-Motors aber einfacher und günstiger. Wir zeigen dies hier am Beispiel der Utz HGe 4/4^{II}.

Fehlerbeschreibung

Das Problem erkennt man, wenn die Fahrgeschwindigkeit der Loks zurück- und der Strombedarf in die Höhe geht. In diesem Fall sollten die Lokomotiven nicht mehr weiter betrieben werden. Denn im Extremfall verbrennen im Inneren die Motoren, was durch aufsteigenden Rauch erkenntlich wird. Danach sind die Motoren nicht mehr zu retten. Wenn allerdings der Betrieb rechtzeitig gestoppt und der Motor

gewartet wird, halten die Motoren für die Ewigkeit. Das Problem liegt im Kohleabrieb, der sich im Motor absetzt. Er füllt die feinen Rillen am Kollektor und stellt da eine elektrische Verbindung her. Somit geht der Stromverbrauch in die Höhe, bis hin zum Kurzschluss. Durch die hohen Ströme, die dann fließen, erhitzt sich der Motor, und die Isolation der Motorwicklung verbrennt.

Die Wartungsarbeiten

Als Erstes muss die Lok zerlegt werden. Bei der HGe 4/4^{II} müssen dazu die vier rechteckigen grauen Plättchen an den Fronten entfernt werden. Ebenfalls müssen alle

An der Front werden alle Schläuche
und die rechteckigen Plättchen entfernt.



Nach dem Lösen der Schraube am Boden
der Lokkasten abgehoben werden.

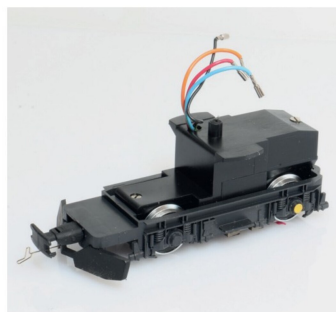
Schläuche ausgesteckt werden. In der Mitte
des Lokbodens befindet sich eine Schraube,
diese ist ebenfalls herauszudrehen. Danach
kann das Lokgehäuse abgenommen werden.

Als Nächstes werden die Drehgestelle
ausgebaut. Dazu ist die zentrale Schraube
zu lösen. Zudem müssen die Kabelverbindungen
getrennt werden. Ja nach Produktionszeitraum
der Lok sind diese gelötet oder gesteckt. Vor dem
Trennen empfiehlt es sich, mit einem Stift die
Farben der Drähte auf der Platine zu vermerken
oder zumindest ein Foto vom zerlegten Modell zu
machen. So ist sichergestellt, dass die Drähte
später wieder am richtigen Ort eingesteckt
werden. Nun werden die Getriebeblöcke

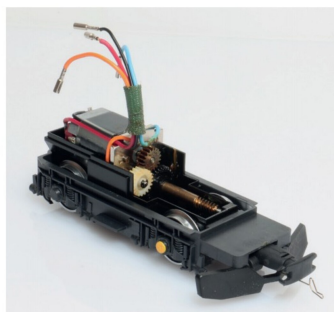
vom Unterbau der Lok getrennt. Pro Getriebe-
block kommen zwei Schrauben zum Vor-
schein, die ebenfalls gelöst werden. Danach
können die Getriebedeckel nach oben abge-
zogen werden, und das Getriebe kommt
zum Vorschein. Der Motor ist an einer Met-
allplatte befestigt. Diese wird nun nach
oben herausgezogen, und so kommt der
Motor aus dem Getriebe heraus.

Nach dem Ausbau kann der Motor zer-
legt werden. Als Erstes müssen die Kohlen
ausgebaut werden, die von kleinen Federn
auf den Kollektor gedrückt werden. Diese
liegen unter abgewinkelten Laschen an den
roten und schwarzen Kunststoffteilen. Die
Laschen werden vorsichtig mit einer Mes-

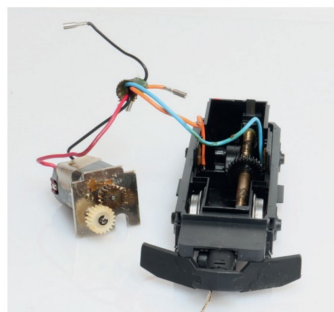
serklinge hochgebogen. Dabei ist darauf
zu achten, dass zum einen die Federn nicht
davonfliegen und zum anderen die Laschen
nicht brechen. Diese dürfen nur gerade so
weit aufgebogen werden, dass die Federn
und Kohlen herausgenommen werden kön-
nen. Nach dem Öffnen werden die Feder
und die Kohle vorsichtig entfernt. Danach
wird dasselbe Prozedere mit der zweiten
Kohle vollzogen. Wenn beide Kohlen aus-
gebaut sind, können die Kunststoffplättchen
vorsichtig herausgedrückt werden. Davor
sollte aber mit einem wasserfesten Stift
markiert werden, wo die rote und wo die
schwarze Platte eingebaut war. Dazu ist ein
kleiner Schraubendreher hilfreich.



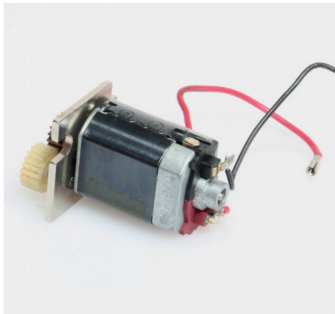
Die beiden sichtbaren Schrauben sind zu lösen,
damit der Motorblock geöffnet werden kann.



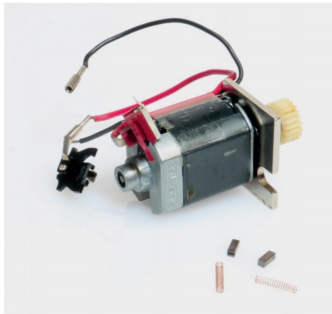
Nach dem Öffnen des Motorblockdeckels wird
der Blick auf den Motor und das Getriebe frei.



Der Motor kann durch einfaches Hochziehen
aus dem Motorblock gehoben werden.



Unter der abgewinkelten Lasche befindet sich die Feder, sie drückt die Kohle an den Kollektor.



Nach der Demontage können die beiden Kohlen mit den Federn entfernt werden.



Beim Öffnen der Lasche ist darauf zu achten, dass Feder und Kohle nicht davonspicken.



Zum Abziehen der Kontakte können die beiden Kunststoffplättchen vorsichtig mit einem kleinen Schraubendreher herausgedrückt werden.

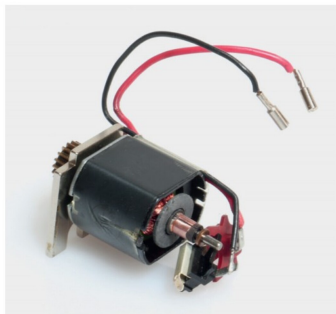
Nun werden die beiden Haltenasen am Motor mit einer Spitzzange hochgebogen. Danach lässt sich der hintere Teil des Motorgehäuses nach hinten abziehen. Vor dem Abziehen ist aber auch hier eine Markierung anzubringen, damit das Teil beim Zusammenbau nicht verdreht eingebaut wird. Am einfachsten macht man einen Strich mit einem wasserfesten Stift über die Trennkante der beiden Teile. Nun kommt der Kollektor zum Vorschein. Hat der Motor schon viele Betriebsstunden auf dem Buckel, ist bereits auf den ersten Blick viel Kohleabrieb erkennbar. Mit einem Tuch kann dieser grob gereinigt werden. Bei sehr vielen Betriebsstunden kann auch ein leichter Abrieb am Kollektor erkennbar sein. Mit einem Poliertuch kann als Nächstes der Kollektor gereinigt werden. Dazu wird die Motorwelle in eine Drehbank oder eine Bohrmaschine eingespannt. Ein dün-

ner Streifen Poliertuch wird um den Kollektor gezogen. Mit langsamer Drehzahl der Bohrmaschine wird nun der Kollektor gereinigt. Aber Achtung, es darf nur sehr feines Polierpapier verwendet werden, auf keinen Fall Schmirgelpapier oder etwas Ähnliches verwenden. Ansonsten fräst man Rillen in den Kollektor. Die Kohlen weisen meist auch unregelmässige Abnutzungen auf. Diese können mit dem Poliertuch ebenfalls vorsichtig gereinigt werden.

Vor dem Zusammenbau müssen noch die Rillen gereinigt werden. Dazu nimmt man am besten eine feine, spitze Messerklinge. Mit dieser zieht man nun vorsichtig die drei Rillen am Kollektor nach. Dabei quillt der Kohlestaub heraus, dieser wird mit einem Tuch weggeputzt. Danach kann der Motor wieder zusammengebaut werden. Dazu geht man in umgekehrter Reihenfolge wie beim Auseinanderbauen vor.

Als Erstes wird wieder die hintere Abdeckung des Motorgehäuses aufgesteckt und die beiden Haltenasen mit etwas Druck auf diese wieder gegen die Welle gebogen. Danach folgen die beiden Kunststoffplatten, die wieder eingeschoben werden. Hier ist darauf zu achten, dass diese wieder an der ursprünglichen Position sind. Ansonsten dreht der Motor später in die umgekehrte Richtung. Nachdem die Teile eingepasst sind, können die Kohlen und Federn wieder eingesetzt und die Laschen wieder umgebogen werden. Somit ist der Motor wieder komplett. Mit einem Labornetzteil kann dieser getestet werden, so sieht man gleich den Stromverbrauch. Im Leerlauf sollte dieser bei ca. 120 bis 180 mA liegen.

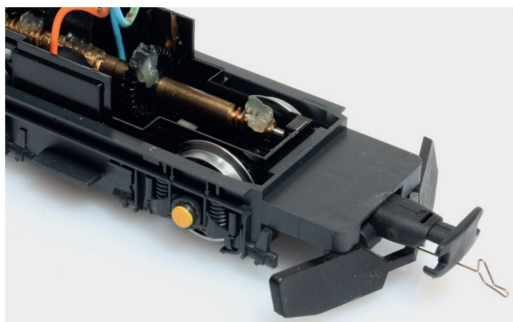
Bevor nun der Motor wieder im Drehgestell eingebaut wird, kann dieses gleich noch gefettet und geschmiert werden. Etwas Getriebefett wird auf die Zahnräder auf-



Der Kollektor ist in drei Teile unterteilt, die feinen Rillen müssen gereinigt werden.

getragen, und die Motorwellen werden mit etwas Öl geschmiert. Danach wird der Motor wieder von oben eingeschoben und der Deckel des Motorblocks wieder geschlossen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Litzen nirgends eingeklemmt werden. Vor dem Einbau der Drehgestelle werden diese nochmals am Labornetzteil getestet. Dabei können sie auch gleich zwei bis drei Minuten fahren, damit fahren sich der Motor und das Getriebe gleich wieder ein. Dabei ist am Labornetzteil zu sehen, dass der Strombedarf nochmals etwas sinkt. Unter Volllast erhöht sich der Stromverbrauch und liegt zwischen 500 und 700 mA.

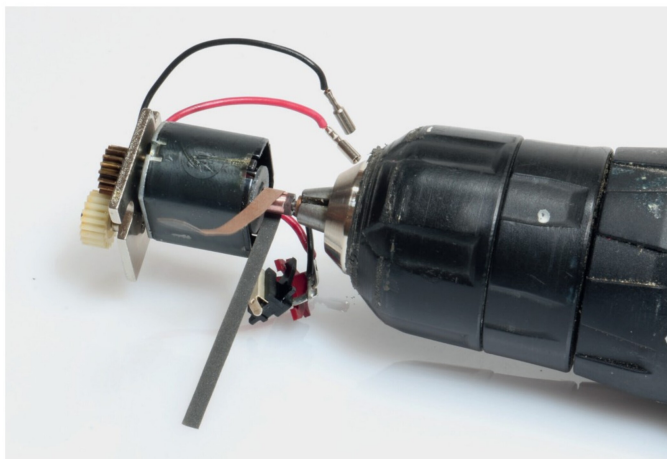
Die Drehgestelle werden zum Schluss wieder am Fahrwerk festgeschraubt, die Litzen eingesteckt oder angelötet. Sollte nun doch ein Motor verdreht zusammengebaut worden sein, können die beiden Litzen des Motors umgedreht werden. So muss nicht nochmals der ganze Motor zerlegt werden.



Vor dem Zusammenbau werden die Getriebe gefettet und geschmiert.




Wer keine Drehbank hat, kann die Motorwelle in eine kleine Handbohrmaschine einspannen.

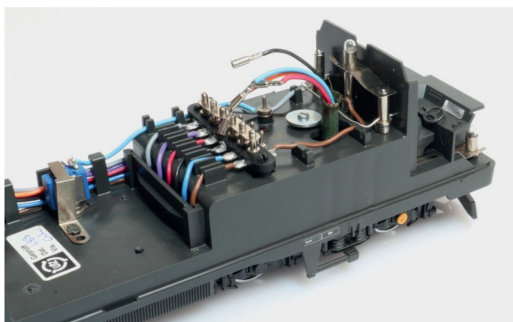


Der Kollektor wird mit einem Poliertuch poliert, davon wird nur ein feiner Streifen benötigt.

Danach wird das Gehäuse wieder aufgesetzt und am Lokboden die Schraube wieder angezogen. Zum Schluss werden die Halteplatten und die Schläuche an den Lokfronten wieder befestigt.

Somit ist die Lokomotive wieder einsatzbereit, wer weiss, vielleicht wieder für die nächsten 40 Jahre. Die Ergebnisse der beschriebenen Reparatur konnten sich die Besucher am Tag der Modellbahn gleich selbst ansehen. Der in der Einleitung be-

schriebene FO Tm 2/2 lief den ganzen Tag über ohne Probleme auf der kleinen Anlage in der LOKI-Fabrik. Und auch die HGe 4/4^{II} läuft mittlerweile wieder einwandfrei. Übrigens sind Bühler-Motoren in vielen Modellloks in allen Spurweiten zu finden. Die älteren Modelle lassen sich alle auf dieselbe Art pflegen. Die neueren Fabrikate können leider nicht mehr so einfach zerlegt werden, weshalb eine Reparatur fast unmöglich geworden ist. 



Nach dem Zusammenbau erfolgt der Einbau der Antriebsblöcke.

Rückblick | Exoten aus Deutschland – Am 4/4 der SBB

Eine «neue» SBB-Lokomotive

Es kann immer wieder vorkommen, dass bei Bahngesellschaften im Rollmaterialbestand etwelche Exoten auftreten. Gründe gibt es viele. Fehlende Fahrzeuge, kurzfristiger Beschaffungsbedarf oder auch begrenzte Mittel für eine Neubeschaffung. Da kann oft der Occasionsmarkt helfen, so wie es den SBB auch erging.

Von René Stamm (Text/Fotos)

Bald sind es 40 Jahre her, dass sich bei den SBB Wunderliches tat, denn eine Lokomotivbeschaffung stand plötzlich im Mittelpunkt des Geschehens. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) wurden die ersten Diesellokomotiven der berühmten V200 ausrangiert und an verschiedene

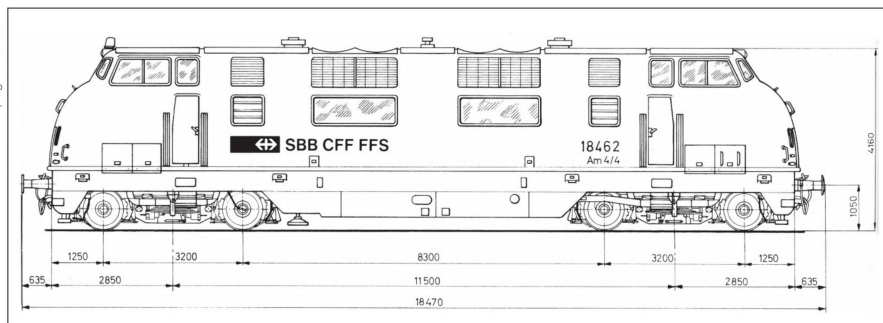
Unternehmen in ganz Europa verkauft. Bahnbaufirmen, aber auch kleinere Bahnunternehmen interessierten sich dafür. Da glaubten auch die SBB, zugreifen zu müssen, und entdeckten Bedürfnisse beim Baudienst und für das Bewegen von Streckenzügen bei Stromausfällen, so auf jeden Fall

die offizielle Umschreibung dafür. Wer war zuerst da? Das Bedürfnis oder das Angebot? Diese Beschaffung sollte sich jedoch als eigentlicher Reifall erweisen.

Die sieben Lokomotiven mit einer Leistung von je 2200 PS wurden nicht direkt bei der DB, sondern bei der Firma Jelka in

Foto: SBB Historic





Die Typenskizze der Am 4/4 18461–18467 mit Angaben zu den Massen der damals neuen Lokomotive.



Im Hinterhof der Werkstätte Biel warten im November 1987 die bereits fertige Am 4/4 18462 und eine Unbekannte auf ihre Zukunft.



Die 18462 hat sich am SBB-Hauptsitz vorgestellt und fährt zurück nach Biel.



Arbeitspause beim Bau in Gümligen, überholt durch die Berner S1.



Foto: Christian Zellweger

Unter der stromlosen Fahrleitung führen zwei Am 4/4 am 12. September 1990 im Rangierbahnhof Bern Wylerfeld einen Eurocity mitsamt der Re 6/6 wieder zum Strom.

Liechtenstein gekauft und bei der Regentalbahn in Viechtach, Bayern, mit umfangreichen Arbeiten den Schweizer Bedürfnissen angepasst. Übernommen wurden die Maschinen 220 013, 014, 015, 016 und 017 (1968, MaK, Kiel) sowie die 220 053 und 077 (Kraus-Maffei, München) und als Am 4/4 18461–18467 eingereiht. Dann begannen die Anpassungsarbeiten. Entfernt wurden der Zugsheizkessel, die Signalhörner und weitere, nicht mehr benötigte Einrichtungen. Eingebaut dagegen wurden das Zugssicherheitssystem Integra, die SBB-Signalpfeifen, eine Vorheizanlage und ein Generator für das Motorensystem. Die Drehgestelle erhielten eine gründliche Revision. Dazu kamen erste Schalldämmungsarbeiten und ein Neuanstrich nach SBB-Vorgaben. Das DB-Werk Nürnberg überholte zudem Motoren und Getriebe. Neben den verschiedenen Anpassungen auf die SBB-Normen ist aber eines geblieben: die für unsere Bahnen untypischen, weissen Pufferumrandungen.

Die Beschaffung führte auch zu Diskussionen in der parlamentarischen Verkehrskommission des Schweizer Parlaments.

Die Neulinge sind da

Im August 1987 erreichte mit der Am 4/4 18462 (ex DB 220 014) die erste Maschine Biel. An den Maybach-Motoren wurden in Biel zusätzliche Schalldämmmassnahmen vorgenommen, um den ungewohnten Lärm weiter zu reduzieren. Nach Abschluss dieser Arbeiten und den Testfahrten begann im Februar 1988 die Schulung beim Unterhalts- und Fahrpersonal. Gleichzeitig ka-

men auch die ersten Einsätze im Baudienst und auf der Simplonverbindung sogar im internationalen Personenverkehr. Die jetzt laufend eintreffenden Fahrzeuge wurden in Bern (Wartung), Biel, Brig und Genf stationiert. So konnte auch der Bedarf der mit Gleichstrom betriebenen und von der SNCF auch mitbefahrenen Strecke Genf–La Plaine beim Ausfall der SBB-Gleichstromtriebwagen BDe 4/4^{II} 1301–1302 abgedeckt werden. Nach und nach kamen alle Lokomotiven zu ihren Einsätzen. Hier zeigte sich aber bald eine Ernüchterung. Waren es vielleicht die fehlende Erfahrung mit Grossdieselloks beim SBB-Personal, die falsche Ausrüstung der Lokomotiven an sich, unübersichtliche Anpassungen oder einfach das Alter der Fahrzeuge? Dazu kam die Tatsache der abweichenden Einrichtungen im Führerstand, dessen überhöhte Lage einen erschwerten Zugang mit sich brachte, was alles die Lokführer überhaupt nicht erfreute. Kurz: Schon bald wich die Freude an den neuen Fahrzeugen dem Ärger über die laufend auftretenden kleineren und grösseren Probleme, sodass die Zuverlässigkeit infrage gestellt werden musste. Der Lärm und der stinkende Dieselbetrieb störten zusätzlich. Die eindrucksvollen Lokomotiven trugen bald einmal den schlechten Namen von Werkstattthockern.

Spanierin ersetzt die Deutsche

Der Abschied der Am 4/4 kam überraschend schnell. Der Blick auf die kommende Lieferung der fabrikneuen Lokomotiven der Serie Am 841 in den Jahren 1996/1997 aus Valencia machte den «Bas-





Über das Dreischienengleis der RBS erreicht im März 1989 die mächtige Am 4/4 18463 mit einer Reisegruppe den Bahnhof von Bolligen.



Foto: Christian Zellweger

Am 18. November 1992 dient die Am 4/4 18467 zwischen Vevey und Chexbres-Village als Vorspannlok vor dem Nostalgie-Istanbul-Orient-Express.



Foto: Peter Willen

Ein Güterzug von eindrucksvoller Länge ist 1991 mit der Am 4/4 18461 auf der Rheinbrücke bei Hemishofen unterwegs.



Foto: ETH-Bibliothek, Bildarchiv

1997 stehen im Rangierbahnhof Biel alle sechs Am 4/4 für den Abtransport nach Schaffhausen bereit. Das einst strahlende Rot ist verblichen, die weissen Pufferringe verschwunden.



Foto: Christian Zellweger

Die Re 4/4ⁿ 11202 bringt am 20. Dezember 1997 die Am 4/4 18463, 18461, 18466 und 18464 für die Rückführung nach Deutschland nach Schaffhausen.

teleien» ein jähes Ende. Am 28. Februar 1994 wurde die Am 4/4 18462 nach nur rund sechs Dienstjahren bei den SBB ausrangiert und anschliessend abgebrochen.

Die restlichen Lokomotiven wurden nach und nach stillgelegt, mit den beiden Am 4/4 18464 und 18465 die Letzten am 30. November 1996. Interessant ist, dass diese

sechs Lokomotiven allesamt nach Deutschland zurückverkauft werden konnten und hier bei verschiedenen, neuen Eigentümern Unterschlupf fanden.

Der grosse Deal – Hilfe durch Exoten

Ähnlich Geschäfte wie mit den Am 4/4 kamen auch schon früher vor. Allerdings scheint, dass die SBB damals mit besseren Händlern in den Ring steigen konnten. Zu Beginn der Elektrifikation der SBB zeigte sich bald, dass die beiden Versuchs- und die bestellten Prototyplokomotiven, die notabene zum Teil zu spät geliefert wurden, für den geplanten Betrieb nicht genügten und noch weitere Maschinen nötig waren. Man wurde fündig. Die SLM bot 1918 als Möglichkeit eine Maschine an, die 1910 für die französische Bahngesellschaft «Midi» gebaut, aber nicht abgenommen wurde. Sie wog 74 Tonnen und erreichte eine Geschwindigkeit von 75 km/h, ideal für Reisezüge. Die Leistung betrug 1000 PS. Das Fahrzeug wurde bei den SBB zur Be 2/5 11001. Monate später offerierte Siemens eine 1912 für Schweden gebaute Maschine. Auch dieser Ladenhüter wurde erworben und als Ce 6/6 14101 eingesetzt. Die Lokomotive brachte eine Leistung von 1500 PS und erreichte eine Geschwindigkeit von 60 km/h; so war sie güterzugstauglich. Beide Maschinen erwiesen sich als recht zählebig, wurden sie doch erst 1937 ausrangiert und abgebrochen. Eine flotte Leistung für diese Maschinen, die fast 20 Jahre eingesetzt werden konnten. Weniger Glück hatten später die Einkäufer der bei der DB ausgedienten V200. Nach nur rund sechs Jahren, mussten sie die SBB-Gleise wieder verlassen.

Die von Siemens stammende Ce 6/6 14101 der SBB, abgestellt im Depot Aeblimatt in Bern.



Foto: Sig. René Stamm

Die Modelle der SBB-Exotin

Da das Vorbild in Deutschland landesweit unterwegs und sehr beliebt war, fanden die Fahrzeuge auch bei den Modellbahnern grossen Anklang, und die Hersteller zeigten entsprechend viel Interesse an der V200

wie auch den späteren Baureihen 220 und 221. Die meisten Hersteller stellten die Modelle her. Spannend und weiter erfreulich wurde die Sache, als nach fast 30 Dienstjahren die DB mit der Ausrangierung dieser Loks begann und sie für einen Weiterver-

kauf freigab. Mit Farbänderungen und meist kleinen Anpassungen am Gehäuse konnten die Formen für neue Modelle genutzt werden. Ein wichtiger Entscheid war so auch der Kauf von sieben Maschinen durch die SBB. Das Angebot war daher für diese Fahrzeuge recht vielfältig. Sehen wir uns bei den verschiedenen Herstellern daher um, die sich dieser Exotin widmeten.

Arnold

Die damalige Generalvertretung Lemaco in Lausanne brachte exklusiv für die Schweiz mit diesem Spur-N-Hersteller unter der Artikelnummer 2026 die Am 4/4 18462 auf den Markt. Die Farbgebung ist stimmig und der Druck sauber. Die Detaillierungen am Gehäuse sind zeitgemäss und gut. Durch die seitlichen, grossen Motorraumfenster sind Motoren und Geräte sichtbar. Ein sehr schönes Modell, das leider nicht mehr hergestellt wird, aber mit Glück im Internet noch zu finden ist.

ESU

Dieser Hersteller war ab 1996 als Elektronikspezialist für die Modelleisenbahn tätig, fand in der Folge aber auch Freude am Fahrzeugbau. In den 2010er-Jahren erschienen hier für Spur H0 die Am 4/4 der SBB mit

Foto: Stefan Treier



Auch Arnold entwickelte aus der V220 in Spur N die Am 4/4 18462 der SBB (Art.-Nr. 2026).

Foto: ESU



Die Am 4/4 18463 (Art.-Nr. 31332) in einer äusserst detaillierten Digitalausführung von ESU.

den Fahrzeugnummern 18462 und 18463. Sie sind eine Kunststoff-Metall-Konstruktion und reich detailliert. Mit der Digitalisierung gibt es u. a. Rauch, Sound und Licht.

Mit einem einfachen Austausch der Mittelschleifer ist der Betrieb auf Zwei- oder Dreileiteranlagen möglich. Die beiden Loks sind leider ab Werk nicht mehr erhältlich.



Wer ist schneller? Das Vorbild oder das Modell? Der Lima-Modellprototyp nach einer nie ausgeführten Anstrichstudie der SBB. Die Stirnfrontnummer nennt sie als Am 4/4 18461.



Die Am 4/4 18463 mit dem nicht vorbildgetreuen Gehäuse der V221 und ohne die speziellen SBB-Details. Mit der Artikelnummer 201639 kam das Modell schliesslich in den Verkauf.



Als Urmodell von Märklin steht die Am 4/4 18462 (Art.-Nr. 3184). Noch sind 1984 nicht alle SBB-Anpassungen ausgeführt, sie folgen allerdings bei den künftigen Auflagen.



Die Am 4/4 18467, klein und fein, mit sauber bedruckten Anschriften und in richtiger Farbgebung. Die SBB-Anpassungen wurden von Märklin auch in Spur Z nicht berücksichtigt.

Lima

Auch aus Italien kam die V200 im SBB-Look auf das H0-Gleis, allerdings mit einem Makel. Bei der DB unterschieden sich die V200 in den Baureihen 220 und 221 durch andere Fensteraufteilungen. Während sich die meisten Modellhersteller auf die 220er konzentrierten, entschied sich Lima wegen der Verbesserung bei der Fahrzeugvielfalt für die 221. Das rächte sich nun, da die SBB eine 220er-Version erwarb. Über die Lokomotive konnten sich die ernsthaften Modellbahner auch nicht recht freuen. Wegen einer überstürzten Fehlinformation aus Insiderkreisen kam es bei der ersten Auflage noch zu einer falschen Bedruckung. Trotzdem: Das Modell verkaufte sich zufriedenstellend, denn der Nachwuchs und die preisbewussten Modellbahner setzen oft andere Prioritäten.

Märklin

Die Württemberger erfreuten die Modellbahner der Spuren Z, H0 und 1 mit einer Umsetzung. Es begann in Spur H0. 1988 kam als Sondermodell die Am 4/4 18462 (Art.-Nr. 3184) auf den Markt. Als Basis diente die schon im Programm vorhandene V200. Unter der Artikelnummer 3384 kam 1995 als Einmalaufgabe die Am 4/4 18461, dieses Mal mit den für die SBB beim Vorbild angebrachten Änderungen, Inneneinsicht und Deltaausrüstung. 2006 folgte mit der Artikelnummer 39801 eine weitere Am 4/4 mit der Fahrzeugnummer 18467, nun mit der Digitalausrüstung mfx. Bereits 1997 feierten die Freunde der Spur 1 mit der Am 4/4 18462 ihr Modell (Art.-Nr. 55801). Die wichtige Maschine gefällt auch im SBB-Anstrich und beeindruckt zugleich mit der Detaillierung. Das auf 999 Stück limitierte Modell ist digital unterwegs. Die Lok im Massstab 1:32 entstand zu den Feierlichkeiten 150 Jahre Schweizer Bahnen, trotz des Umstands, dass das Original kurz vorher aus dem Fuhrpark schied. Schliesslich erhielt auch die Spur Z unter der Artikelnummer 88331 mit der Am 4/4 18467 ihre Dieselverstärkung. Die Einmalaufgabe von 2015 ist, wie alle anderen Märklin-Modelle, nur noch im Occasionsmarkt zu finden.

Minitrix

Selbstverständlich mischte auch Minitrix in der Spur N mit der Am 4/4 18462 (Art.-Nr. 12518) mit. Als Basis diente 2005 auch die sich bereits im Sortiment befindende



Foto: Sig. René Stamm

Bei Märklin erschien 1997 in einer Sonderserie von 999 Stück die Am 4/4 18462. Die wuchtige Maschine im Massstab 1:32 ist beeindruckend und weist eine gekonnte Detaillierung auf.

V200 der DB. Grössere Ergänzungen zum SBB-Modell sind allerdings nicht festzustellen. Trotzdem: Auch diese Lokomotive fand ihre Freunde, da die Ausführung den damaligen Ansprüchen entsprach und ein bisschen Exotik und Spannung in den Eisenbahnbetrieb brachte.

ROCO

Mit von der Partie war auch dieser Hersteller. Die mit der Artikelnummer 43580 in Spur H0 auf den Markt gebrachte Am 4/4 18463 entsprach den Vorgaben der Szene an die ROCO-Modelle: gute Laufeigenschaften und gut detailliert bei sauberer und gut lesbarer Beschriftung. Selbstverständlich wurden die sichtbaren, helvetischen Anpassungen wie Lokpfeife, Dachausstattung und Stirnlampen berücksichtigt.

Auch die Freunde der Spur N erfreuten sich am SBB-Modell, das auch als Am 4/4 18463 (Art.-Nr. 23287) zum Einsatz kam. Nicht berücksichtigt wurden bei diesem Modell hingegen die spezifischen Anpassungen für die Schweiz. Anstrich und Beschriftung sind allerdings gelungen.


Liebe Eisenbahnfreunde, wie wäre es, heute mit dem Einsatz einer Am 4/4 an einem Museumsgüter- oder -reisezug etwas Pfiff in den eigenen Bahnbetrieb zu bringen. Die farblich eintönige Ansicht der heutigen Bahnlandschaft würde einen markanten Blickfang sicher ertragen. Wagen Sie es doch: Die Güterwagen warten garantiert im Fundus, und die Suche nach der Lok bringt Spannung. 



Foto: Peter Hürzeler

Mit der Am 4/4 18462 (Art.-Nr. 12518) stellten sich die Nürnberger den Modellbahnfreunden der Spur N vor. Auffallend bei diesem Modell von Minitrix sind die blanken Radscheiben.



Foto: Sig. René Stamm

Mit der Am 4/4 18463 (Art.-Nr. 43580) versuchte ROCO, die Kunden zu überzeugen, was mit der Berücksichtigung der zahlreichen SBB-Anpassungen auch erfolgreich gelungen ist.



Foto: Stefan Treier

Selbstverständlich war ROCO mit der Am 4/4 18463 auch in der Spur N mit dabei. Das Modell überzeugte gesamthaft, obwohl nicht alle Anpassungen an das Vorbild nachgeführt wurden.



Szene | 50 Jahre Modelleisenbahnclub Altstätten (MECA)

Grosses Modellbahnjubiläum

Vor 50 Jahren beschlossen im St. Galler Rheintal engagierte Eisenbahnfreunde, künftig gemeinsam ihrem Hobby nachzugehen. Es war die Geburtsstunde des Modelleisenbahnclubs Altstätten (MECA). Heute, ein halbes Jahrhundert später, betreibt der Verein im Keller des Schulhauses Schöntal in Altstätten neun verschiedene Modelleisenbahnanlagen.



Das Wappen der Stadt Altstätten und das Vereinskürzel hoch über der H0-Dreileiteranlage.

Von Stefan Treier (Text/Fotos)

Es ist eine faszinierende Modellbahnwelt, die sich dem Besucher beim Betreten des Vereinslokals des Modelleisenbahnclubs Altstätten auftut. Streng genommen ist es aber nicht eine Miniaturwelt, sondern sind es deren neun! Denn in den letzten 50 Jahren entstanden immer wieder neue Anlagen in verschiedensten Spurweiten. Von N über H0m, H0 AC und DC sowie 0 bis zur Spur 1 ist hier alles vorhanden, was das Herz eines jeden Modellbahners höher schlagen lässt.

Wie alles begann

Über längere Zeit trafen sich vor etwas mehr als 50 Jahren regelmässig Modelleisenbahnfreunde zum lockeren Austausch

in einem Altstätter Restaurant. Schon bald kam bei der Gruppe der Wunsch nach einer gemeinsamen grossen Modelleisenbahnanlage auf. Auf der Suche nach einem geeigneten Raum wurden die Modellbahner im Keller des Schulhauses Schöntal in Altstätten fündig. Es war die Geburtsstunde des Modelleisenbahnclubs Altstätten. Mit viel Enthusiasmus wurden zwei transportable Modulanlagen in den Spuren H0 und 0 gebaut. Der mühsame Transport und immer wieder auftretende Schäden an der Anlage veranlassten die Modellbahner, im Clublokal zusätzlich eine stationäre H0-Wechselstromanlage zu bauen. Grosse Teile davon sind noch heute in Betrieb.

Die Anlagen

Im Hinblick auf das 20-Jahr-Jubiläum im Jahr 1995 entstanden zwei weitere Modelleisenbahnanlagen im Keller des Schulhauses. Die Spur-N-Anlage mit ihrem grossen Kopfbahnhof und dem Ringlokschuppen wurde ursprünglich komplett analog betrieben. Im Laufe der Jahre wurde die Anlage so umgebaut, dass die Weichenstrassen per Computer und die Züge digital mittels Handregler gesteuert werden.



Detailreichtum auf der Spur-0-Depotanlage Ottenbergen, die als Schenkung zum Club fand.



Im Vordergrund ist der Kopfbahnhof der Spur-N-Anlage zu sehen, im Hintergrund dominiert die Gleichstrom-H0-Anlage das Bild im Clublokal des MECA.



Auch nach 50 Jahren geht den Mitgliedern des Modelleisenbahnclubs die Arbeit nicht aus.



Auf den Anlagen in Spur 1 und 0 (hier im Bild) prägen vor allem deutsche Loks das Geschehen.



Die Spur-1-Anlage wurde ursprünglich modular konzipiert, bleibt heute aber fix im Clublokal.



Ebenfalls in den 1990er-Jahren wurde die grosse H0-Gleichstrom-Anlage erbaut. Sie reicht mittels eines zehnfachen Gleiswendels fast bis unter die Decke des Clublokals. Damals wie heute wird die imposante Modelleisenbahnanlage analog betrieben. Da einige der Elektronikkomponenten aber in die Jahre gekommen sind, steht hier in der nächsten Zeit ein auswendiger Umbau der Anlagentechnik an.

In doppelt so grossem Massstab ist die Spur-0-Depotanlage, die durch eine Schenkung den Weg zum Verein fand, gehalten. Im Zentrum der Anlage steht das deutsche Bahnbetriebswerk Ottenbergen mit seinem vierständigen Ringlokschuppen und dem ausgedehnten Gleisfeld.

Die Grösste unter den Kleinen ist die Spur-1-Anlage, die ursprünglich als Modulanlage betrieben wurde. Seit einer Vergrößerung des Vereinslokals nach der Jahrtausendwende fand sie aber ihren fixen Platz in den Räumen des Modelleisenbahnclubs Altstätten. Wie auch das Spur-0-Betriebswerk wird auch die doppelstöckige Anlage in der Königsspur digital betrieben.



Klar, dass der Rheinthal-Express (REX) hier auf der Anlage im St. Galler Rheintal nicht fehlen darf.

Jugendförderung

Ein zentrales Thema der Vereinstätigkeit ist die Jugendförderung. Bereits vor 30 Jahren entwickelte der MECA ein Programm für den Nachwuchs. Unter fachkundiger Anleitung werden die Jugendlichen beim

Bau eines eigenen H0-Moduls unterstützt. Auf dem ist alles erlaubt, was den Kindern gefällt, da kann Schlumpfhäusern direkt an ein Barbie-Wohnzimmer anschliessen. Aktuell zählt der Verein zehn Jungmitglieder. Wenn die Jugendlichen dann in die Lehre

kommen, wechseln sie zur Jugendgruppe und später zu den Erwachsenen. Dass dieses Engagement Früchte trägt, sieht man unter anderem auch am Aktuar des Clubs der einst selbst so den Einstieg in den Verein fand.



Der Einstieg in die Modellbahnwelt findet über den Modulbau statt, ...



... und später darf dann an der H0-Jugendanlage mitgearbeitet werden.

Besonders stolz sind die Mitglieder auf die Tag-und-Nacht-Simulation auf ihrer grossen AC-Anlage. Beim Eindunkeln tun sich dem Betrachter völlig neue Geschichten auf, die vorher verborgen blieben.



Die Bm 6/6 18514 steht mit ihrem Güterzug abfahrbereit im Bahnhof der Gleichstromanlage.



Ein bisschen Spass muss sein! Haben Sie das Glücksschwein und den Schmutzli entdeckt?



Zukunft

Dass es bei so vielen Anlagen immer etwas zu tun gibt, ist selbstverständlich. Heute steht beim MECA aber nicht mehr hauptsächlich die Landschaftsgestaltung im Vordergrund, denn der Verein stösst räumlich an seine Grenzen. Was vor 50 Jahren mit einem Raum begann, ist im Laufe der Jahre auf deren sechs angewachsen. Wer sich selbst ein Bild von den Clubanlagen verschaffen will, dem sei das Wochenende vom 8. und 9. November 2025 empfohlen. An diesem Tag (siehe Box) öffnet der MECA nicht nur die Türen zum Vereinslokal, sondern veranstaltet auch eine grosse Jubiläumsausstellung mit vielen Gästen. 🚂

Jubiläumsausstellung

Am Wochenende vom 8. und 9. November 2025 feiert der Modelleisenbahnclub Altstätten mit einer grossen Ausstellung in der Vierfachturnhalle Schöntal sein Vereinsjubiläum. Neben den Anlagen im Clublokal präsentieren an der Jubiläumsausstellung verschiedene Vereine und Privatpersonen ihre Anlagen, Dioramen sowie Schiffs- und Flugmodelle. Im Aussenbereich lädt zudem eine 5"-Echtdampf-Gartenbahn zum Mitfahren ein.

Öffnungszeiten:

Samstag, 8. 11. 2025, 10.00 bis 18.00 Uhr

Sonntag, 9. 11. 2025, 10.00 bis 17.00 Uhr

Veranstaltungsort:

Schulhaus Schöntal, Bildstrasse 10, 9450 Altstätten

Weitere Informationen: <https://50.mec-altstaetten.ch>



Event | Gartenbahntreffen Südniedersachsen

Szenetreffen im Stadtpark

Am Wochenende vom 9. und 10. August verwandelte sich der Stadtpark von Eschershausen zum Mittelpunkt der Gartenbahnszene. Neben der fix aufgebauten IIm-Anlage waren im Stadtpark zahlreiche Aussteller vor Ort und haben ihr Sortiment präsentiert. Trotz grosser räumlicher Distanz zur Schweiz gab es für Schweizer Gartenbahner viel zu sehen. Wir nehmen Sie mit auf einen Augenschein.

Von Stefan Wyss (Text/Fotos)

Der Grundgedanke hinter dem Gartenbahntreffen war es, eine Plattform für den Austausch unter Gartenbahnern zu schaffen, erzählt uns Michael Timpert im Gespräch. Das Gartenbahnobby ist unglaublich vielseitig, von Tiefbauarbeiten über Gartengestaltung hin zu Elektronik und Fahrzeugbau hat das Hobby viele Facetten. Dadurch wird die Gartenbahn zu einem attraktiven Hobby, sie sind aber zugleich auch eine hohe Hürde für Neueinsteiger. So kam die Idee, mit dem Event eine Plattform für den Austausch zu schaffen, bei der sowohl gestandene Gartenbahner als auch Neueinsteiger ihre Erfahrungen teilen können. Nach über 20 Ausgaben ist das Gartenbahntreffen zur festen Grösse und zum Fixtermin vieler Gartenbahner, nicht nur aus der nahen Umgebung, geworden. Viele der Besucher kommen seit Jahren zum Treffen, darunter auch ein unter LOKI-Lesern bekanntes Gesicht. Über die Schneeschleudern von Ottmar Görgen haben

wir in der LOKI schon mehrfach berichtet, zuletzt in der Ausgabe 2|2022. In diesem Jahr hat er mit seiner Frau extra den Urlaub im Harz unterbrochen, damit Sie gemeinsam am Gartenbahntreffen teilnehmen konnten. Selbstverständlich hatte er wiederum verschiedene Schleudergespanne mit dabei, die auf der grossen Anlage so richtig ausgefahren werden konnten. Wenn auch im Hochsommer kein Schnee geräumt werden kann, sind die Schleudern für die Zuschauer einer der absoluten Hingucker.

Für die Betriebsabläufe auf der Anlage sind die Mitglieder der Interessengemeinschaft LGB-Freunde Ith verantwortlich. Die IG ist mit dem Bau der Anlage entstanden, und bis heute unterstützen die Mitglieder die Familie bei den Vorbereitungen und der Durchführung des Gartenbahntreffens. Für die Veranstaltung opfern die Helfer teilweise bis zu einer Woche Urlaub, denn bereits am Donnerstag vor der Veranstaltung starten mit dem Aufbau der Zelte die Vor-



Für einmal eine Messe nicht in der Halle: Für die Aussteller wurden im Stadtpark Zelte aufgebaut. Kurz vor Feierabend haben sich die Wege im Stadtpark geleert.



bereitungen. Ihr Abbau erfolgt zum Abschluss der Veranstaltung zum nächsten Wochenstart.

Ausserhalb der Veranstaltung treffen sich die Mitglieder der IG LGB-Freunde Ith auch mehrfach im Jahr, um gemeinsam Betrieb auf der Gartenbahn zu machen. Teilweise bieten Sie auch Hilfe beim Unterhalt der Anlage. Für das Gartenbahntreffen bringen die Mitglieder jeweils auch ihre eigenen Fahrzeuge mit. In diesem Jahr war der Glacier Express hoch im Kurs, gleich mehrere Kompositionen aus verschiedenen Epochen standen so über das Wochen-

ende auf der Anlage im Einsatz. Dabei wird nicht nur auf Grossserienmodelle zurückgegriffen, sondern auch spezielle Modelle waren auf der Anlage anzutreffen, wie der aus LGB-Wagen umgebaute Doppelspeisewagen WR 3816/3817. Insgesamt waren an dem Ausstellungswochenende über 50 Züge auf der Anlage unterwegs.

Während die Anlage das ganze Jahr über im Freien steht, verwandelt sich der Stadtpark von Eschershausen während des Gartenbahntreffens jeweils zur kleinen Zeltstadt. Diese Konstellation benötigte zu Beginn viel Überzeugungsarbeit bei den Aus-

stellern. Für viele war es ungewohnt, dass eine Ausstellung im Freien mit Zelten abgehalten wird. Nach nun mehr über 20 Ausgaben hat sich dies aber etabliert, und die namhaften Aussteller der Branche waren auch 2025 in Eschershausen vertreten, über die Jahre kamen immer neue dazu.

Breites Teilnehmerfeld

Zum ersten Mal hat in diesem Jahr PIKO als Aussteller teilgenommen und daneben weitere rund 40 Aussteller, schwerpunktmässig aus dem Bereich der Gartenbahnen in Spur IIm. Aus der Schweiz war der Garten-



Bei Große-Modelle gibt es verschiedene Bündner Hochbauten.

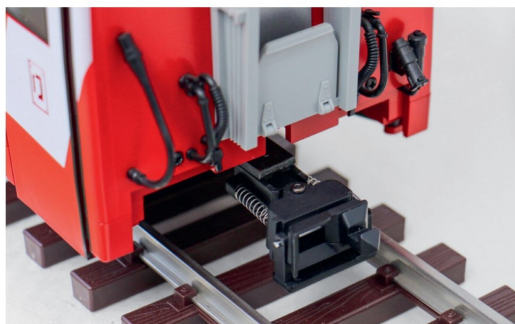


Christian Fesl verkaufte einen grossen Teil seines Sortiments ab Lager.



Das Muster der RhB Ge 6/6 81 von Ed's Gartenbahn blieb bisher ein Einzelstück.

bahnhersteller Innolutions angereist, der in Eschershausen einen Einblick in die Produktpalette seiner Schweizer Fahrzeuge gab. Darunter war auch die überarbeitete Variante des Bernina-Krokodils Ge 4/4 182, das nun mit einer neuen Lackierung in korrekten Brauntönen produziert wird. Für den noch jungen Gartenbahnproduzenten ist Eschershausen eine wichtige Plattform, um die Bekanntheit im Markt weiter zu steigern. Viele Zubehörteile zur Modifikation von Grossserienmodellen, auch, aber nicht nur nach Schweizer Vorbild, bietet Christian Fesl. Der junge Gartenbahner hat mittlerweile ein breites Angebot an lackierten und einbaubereiten Teilen lieferbar. Von passenden Puffern über neue Inneneinrichtungen und Lampen bis hin zu Schutzkappen und Schiffchen für die Stromabnehmer findet sich im Sortiment so ziemlich alles, um bestehende Modelle weiter aufzuwerten. Kein



Die Lindbergkupplung wurde zum ersten Mal dem Publikum vorgeführt.



Innolutions hat die Ge 4/4 182 der RhB überarbeitet und ausgeliefert.



oHo-Modellbau aus Berlin bietet diverse Brücken für die Gartenbahn. Die Messeanlage ist gleich komplett aus den eigenen Alubrücken aufgebaut.

Unbekannter in der Schweizer Gartenbahnszene ist auch Ed's Gartenbahn. Zwar liegt der Fokus bei den aktuellen Neuheiten im Harz, trotzdem zeigt er aus der bestehenden Produktpalette viele Schweizer Fahrzeuge, die nach wie vor auf Bestellung erhältlich sind. Wie uns Ed im Gespräch erzählt, sind auch weitere Neuheiten nach Schweizer Vorbildern angedacht.

Das weit im Norden Deutschlands die Schweizer Schmalspurbahnen ein grosses Thema sind, zeigt auch Große-Modelle. Die aktuelle Neuheit, das Trafohaus von Filisur, wurde direkt in der grossen Gartenbahnanlage präsentiert. Am Stand wurden zusätzlich verschiedene Bündner Gebäude gezeigt. Zudem gibt es weitere Ideen mit Bezug zum Bündnerland, die auf die Umsetzung warten, wie Jens Große im Gespräch erläuterte. Am Stand von LGB waren die beiden Markenbotschafter Hendrik Haus-

schild und Andreas Franz vor Ort. Mit im Gepäck hatten sie die Muster der Neuheiten 2025, die Herbstneuheiten wurden allerdings noch nicht verkündet.

Am Stand von Massoth präsentierte Norbert Rosch die Neuheiten. Für Schweizer Gartenbahner besonders interessant: Die Zugzielanzeigen für den Allegra sind in einer überarbeiteten Form wieder lieferbar. Zudem ist nun auch eine zweite Variante erhältlich, die im Capricorn eingebaut werden kann. Erfreulich ist auch der Umstand, dass die Firma Massoth die Insolvenz überstanden hat und die Produkte wieder wie gewohnt lieferbar sind. Neben den bekannten Ausstellern waren in Eschershausen auch Aussteller anzutreffen, die in der Schweiz noch weniger Bekanntheit erlangt haben. An dieser Stelle seien Rocco Meyer mit Miniaturbeton sowie Modellbau Heyn erwähnt. Beide haben in der Schweiz zwar

kein Vertriebsnetz, liefern aber auch direkt in die Schweiz. Ersterer fertigt diverses Zubehör für die Gartenbahn aus Beton, unter anderem auch die Stationsbrunnen der Rhätischen Bahn oder Mauersteine und Brückenelemente. Bei Modellbau Heyn finden die Modellbauer diverse Kleinteile und Zubehör, aber auch Schweizer Bahnhofschilder und vieles mehr sind im Sortiment zu finden.

Zum ersten Mal überhaupt wurde in Eschershausen die Lindenbergkupplung einem breiten Publikum präsentiert. Das neue Kupplungssystem bietet einen hohen Spielspass bei hoher Betriebssicherheit. Noch gibt es in der Schweiz kein Vertriebsnetz, vorerst erfolgt die Lieferung für die Schweiz ab Deutschland. Das von Sascha Lindenberg entwickelte und patentierte Kupplungssystem wird in Einzelteilen als Bausatz geliefert und kann direkt an die



Bei Miniaturbeton gibt es Einzelteile wie Mauer- und Pflastersteine...



...sowie auch komplette Zubehörtteile wie den Stationsbrunnen der RhB.



Die LGB-Neuheit HGe 4/4¹ 3 der MGB (Art.-Nr. 23105) durfte fürs Fotoshooting auf die Anlage.



Die Schneeschleudern von Ottmar Görgen ziehen auch auf der grossen Anlage Blicke auf sich.

handelsüblichen Kupplungsdeichseln angeschraubt werden. Wie bei der bekannten LGB-Kupplung können Schweizer Fahrzeuge auch mit Mittelpuffer ausgerüstet gekuppelt werden. Die Auslieferung startet in diesen Wochen, und für die Zukunft ist auch eine weitere Variante als Strom führende Kupplung in Planung.

Bündnerland auf über 1000 m²

In der heutigen Dimension war die Anlage nie geplant, wie uns Michael im Gespräch erläuterte. Trotzdem erklärten ihn einige

für verrückt, als er damals seine Pläne zum Bau einer Anlage mit der Streckenführung von Filisur nach Chur und weiter nach Disentis mit Anschluss an die Furka-Oberalp-Bahn erläuterte. Heute ist die Anlage noch weit umfangreicher ausgefallen. Dementsprechend blickt die Familie Timpert heute zu Recht stolz auf das erschaffene Gartenbahnparadies, das sich auf über 1000 m² gleich neben dem Stadtpark von Eschershausen erstreckt. Beinahe alle Streckenabschnitte der RhB wurden auszugswise nachgebaut, und damit ist die Anlage

ein wesentlicher Bestandteil des Gartenbahntreffens Südniedersachsen.

Für die Bedienung der Anlage waren am Festwochenende bis zu zwölf Handregler im Dauereinsatz. Zur Steuerung der Züge haben die Mitglieder der IG LGB-Freunde Ith jeweils die Posten des Fahrdienstleiters übernommen. Pro Bahnhof war mindestens eine Person im Einsatz, in Chur sogar bis zu drei. Über Funk verbunden wurde der Zugverkehr auf der einspurigen Strecke koordiniert und die Züge von Bahnhof zu Bahnhof geschickt. Oft ist Michael Timpert mit Aussagen konfrontiert, die auf ein fortgeschrittenes Durchschnittsalter beim Gartenbahner anspielen. Tatsächlich ist dies bei der IG LGB-Freunde Ith anders. Wie sie stolz berichten, beträgt der Altersdurchschnitt junge 29 Jahre. Ein Blick auf die Anlage während des Treffens bestätigt diesen Eindruck. In Eschershausen wird erfolgreich Nachwuchsförderung für das Hobby betrieben. Dies ist jedoch kein Selbstläufer, denn bei der Fülle an möglichen Hobbys in der heutigen Zeit und deren hohen Technologisierung ist es schwierig mitzuhalten, weiss Michael Timpert. Deshalb hat man in Eschershausen auch bewusst in eine moderne Anlagensteuerung investiert und nutzt die Technik beim Betrieb der Anlage. Dies macht das Hobby für die Bediener der Gartenbahnanlage zusätzlich attraktiv.

Die Anlage ist ein Familienprojekt und befindet sich auch in Privatbesitz. Die IG trifft sich mehrmals im Jahr zu Fahrtagen. Für den Unterhalt sowie den Um- und Ausbau der Anlage sind hauptsächlich Michael und sein Sohn Dominik verantwortlich. Nach 25 Jahren Betrieb sind auch immer mal wieder Sanierungsarbeiten nötig. Da ist einiges geplant, über die Jahre konnten viele Erfahrungen gesammelt werden. Auch dank des Gartenbahntreffens kamen immer wieder gute Tipps und Tricks zusammen, wie bestehende Anlagenteile verbessert werden können. Dank des Umstands, dass auch sein Sohn dem Gartenbahnhobby verfallen ist, blickt Michael Timpert positiv in die Zukunft. So kann der langfristige Fortbestand der Anlage sichergestellt und können weitere Anlagenaus- und -umbauten geplant werden, wie er uns im Gespräch erzählt. Mehr verraten wir aber an dieser Stelle noch nicht, in der LOKI werden wir die Anlage der Familie Timpert in einer späteren Ausgabe noch detailliert vorstellen.

Ausblick

Schon oft hat sich Michael Timpert mit den Helfern der LGB-Freunde Ith hinterfragt, warum man den ganzen Aufwand für die Veranstaltung auf sich nimmt, wie er uns erzählt. Jahr für Jahr entschädigen aber die guten Kontakte und die glücklichen Gesichter der Gäste für all die Mühe bei der Organisation. Auch in diesem Jahr sind wieder zwischen 2000 und 3000 Gäste nach Eschershausen gefahren. Bei einem solchen Erfolg ist auch für das kommende Jahr wieder ein Grossbahntreffen in Eschershausen geplant, für einmal aber um eine Woche später als sonst. Wegen eines Terminkonflikts wird der Event 2026 nicht am zweiten, sondern am dritten Augustwochenende stattfinden. Ein Besuch ist auch bei weiter Anreise absolut lohnend. 🚫

Bei dem grossen Besucheransturm während des Gartenbahntreffs stiessen die schmalen Wege auf der Gartenbahnanlage an ihre Kapazitätsgrenzen.



News

Faszination Modellbau in Friedrichshafen

Auf ein Neues bei den Zeppelinen

Vom 31. Oktober bis 2. November 2025 öffnet im Zeppelinmekka Friedrichshafen die Faszination Modellbau wieder ihre Tore. Die Messe gilt in Europa als eine der führenden Veranstaltungen für Modellbau und Modellbahn. Mit über 70 000 m² Ausstel-

lungsfläche bietet sie ein umfassendes Angebot für alle Modellbauinteressierten. Flug-, Schiffs- und Automodellbau sind genauso präsent wie die Eisenbahn. Die Modellbahnen werden wiederum in zwei Hallen gezeigt, dazu findet das Echtdampf-

Hallentreffen statt. Auch dieses Mal werden zahlreiche Teilnehmer ihre Fahrzeuge auf dem riesigen Rundkurs in Betrieb präsentieren. Ergänzend dazu wird in Halle A7 abermals die Lego-Fan-Ausstellung präsentiert.

Wir von der LOKI sind ebenfalls wieder mit Produkten aus unserem Verlagsprogramm während dreier Tage an der Messe. Sie finden uns zusammen mit unserem Kollegen von der Eisenbahnzeitschrift Semaphore in der Halle A1 am Stand mit der Nummer 1534. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Stefan Wyss

Foto: Matthias Kälin



Unser Team freut sich, Sie am Stand von LOKI und Semaphore in Friedrichshafen zu begrüßen.

Datum:

31. Oktober bis 2. November 2025
9.00 bis 18.00 Uhr (Sonntag bis 17.00 Uhr)

Ort:

Messe Friedrichshafen
Neue Messe 1
D-88046 Friedrichshafen

<https://www.faszination-modellbau.de>

Kaeserberg

Zug des Monats: Zementtransport

Fast 50 Jahre lang transportierte die Rhätische Bahn Zement in loser Form in pneumatischen Silowagen, die in der Fabrik über die Dachluke und an der Bestimmungstation über feste Silos oder auf Lastwagen umgeblasen werden konnten. Acht Wagen entsprach dem Volumen der Silos in St. Moritz, Scuol-Tarasp und Disentis/Mustér. In den beiden gedeckten Güterwagen transportierte die RhB Zementsäcke. Die Firma Gasser beförderte im Pendelwagen Baumaterialien zwischen Haldenstein und Punt Muragl. Alle Werbewagen gehörten weiterhin der Rhätischen Bahn. Der Zug verkehrt in Kaeserberg mit der Ge 4/4^{III} 642 «Breil/Brigels». Auch die BoBo III mit ihren glatten Seitenwänden wurden als Werbeträger verwendet.

Kaeserberg



Foto: Kaeserberg

Im Kaeserberg fährt als Zug des Monats die Ge 4/4^{III} 642 mit einem für früher typischen Zementzug.



Hier bequem
anpassen



In eigener Sache E-Mail-Rechnung

Wir bieten unseren Abonnenten auch die Möglichkeit, ihre Rechnungen bequem per E-Mail zu erhalten. Die Zustellung per E-Mail trägt wesentlich zur Nachhaltigkeit bei. Der digitale Versand spart Papier, Druck

und Transport, ein Beitrag zur Nachhaltigkeit, den wir gemeinsam leisten können. Melden Sie sich jetzt bei uns per E-Mail an loki@staempfli.com, oder scannen Sie einfach den QR-Code und ergänzen Sie Ihren

Namen, Vornamen und Wohnort. Und schon werden wir Ihre Rechnung künftig elektronisch zustellen können.

Stefan Wyss

E-Mail an: loki@staempfli.ch

Eröffnung Miniaturparadies Arlesheim

Modellbahn mit Mitfahr- gelegenheit

In Arlesheim im Baselbiet eröffnet mit dem Miniaturparadies eine neue Modellbahnattraktion. Gebaut und betrieben wird die Anlage vom gleichnamigen Verein. Auf 300 Meter Gleisen verkehren auf der H0-Anlage zwischen fünf Bahnhöfen Züge der BLS und der SBB. Gesteuert werden die Züge digital, für die Besucher besteht die Möglichkeit, selbst als Lokführer oder Fahrdienstleister zu amten, für passive Zuschauer sind die Platzverhältnisse nicht ausgelegt. Auf der Anlage steht der Fahrspass mit den technischen Funktionalitäten im Vordergrund und weniger der Detailreichtum. Das Miniaturparadies hat ab dem 27. September jeweils am Dienstag und Freitag von 14 bis 17 Uhr sowie am Samstag von 9 bis 12 und von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Es wird zwischen verschiedenen, alters- und erfahrungsgerechten Anspruchsleveln unterschieden.

Stefan Wyss

Weitere Infos: www.miniaturparadies.ch

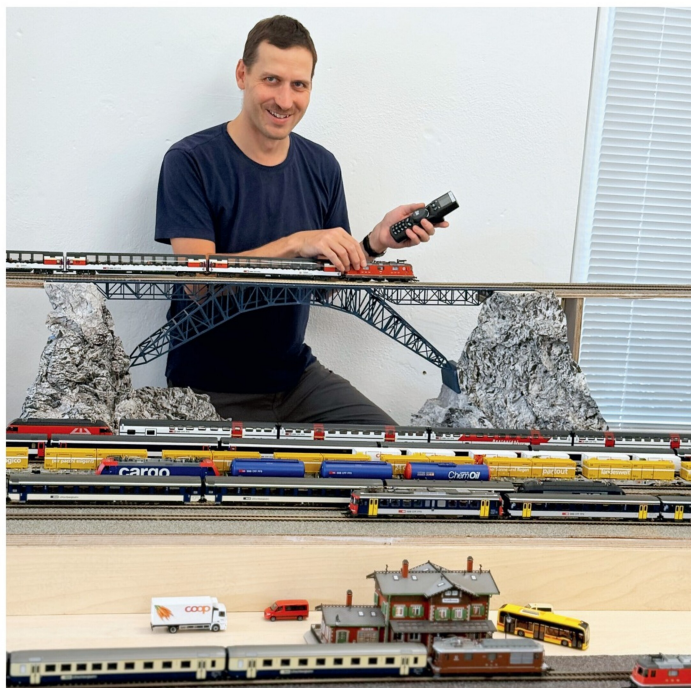
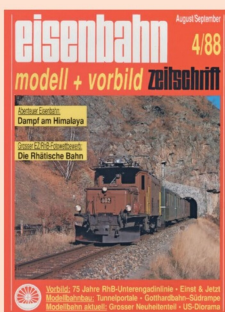


Foto: Miniaturparadies

Projektleiter Andreas Greull präsentiert das Miniaturparadies in Arlesheim.



E-Paper-Archiv – Eisenbahn-Zeitschrift 4/88

Exklusiv für unsere Digital- und Panorama-Abonnenten stehen ab sofort alle Ausgaben bis und mit Heft 4/88 der LOKI-Vorgängerin Eisenbahn-Zeitschrift als E-Paper zur Verfügung.

Aus dem Inhalt:

- Vorbild: 75 Jahre Unterengadiner Strecke der RhB
- Vorbild: Schweizer Bahnen heute
- Vorbild und Modell: Swiss-Express-EW II
- Modellbahn: USA-Diorama
- Anlagen-Vorschlag: Biaschina in Z
- Bauanleitung: Tunnelportale
- Abenteuer Eisenbahn: Schmalspurdampf in Nepal



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

Eisenbahnbetriebslabor Schweiz öffnete seine Tore

Flug und Zug 2025 in Dübendorf



Die sechs Loksimulatoren im EBL zogen viele Technikbegeisterte...



Fotos: Fabian Jeker

...genau so wie die Handdraisine und die Zweige-Raupenbagger.

Der zweite durch das Eisenbahnbetriebslabor Schweiz (EBL) und das Air Force Center Dübendorf organisierte Anlass «Flug

und Zug» verzeichnete mit rund 2500 kleinen und grossen Technikbegeisterten einen neuen Besucherrekord. Im EBL fanden

Kurzführungen in Kleingruppen statt. Auf dem Aussengelände standen eine Kinder-eisenbahn, eine Handdraisine sowie ein Zweige-Raupenbagger für Mitfahrten zur Verfügung. Im EBL sind die Arbeiten seit dem letzten LOKI-Bericht in der Ausgabe 10|2024 weiter vorangekommen: Mittlerweile stehen sechs Loksimulatoren bereit. Die Umgestaltung des Personenbahnhofs Hirtfelden ist abgeschlossen, die Industrieanlage und der Güterbahnhof nebenan sind noch im Bau. Die Planung der Neubaustrecke über der Betriebsanlage mit ETCS Level 2 oder höher ist fortgeschritten. Weitergearbeitet wird an der Neuentwicklung der Steuerung für die Betriebs- und die Laboranlage. Aktuell findet noch bis Ende September 2025 eine Arbeitszeichnungsrunde statt.

Fabian Jeker



Regler Bahnverkehr im umgebauten Personenbahnhof Hirtfelden auf der Betriebsanlage.

4. American Rail Convention in Neuendorf

Treffen der US-Modellbahn-Szene

Die Dorfhalle von Neuendorf wird am Wochenende vom 4. und 5. Oktober 2025 zum Zentrum der Modellbahnszene nach amerikanischem Vorbild. Die 4. American Rail Convention bietet Modellbahnfreunden und Familien ein vielseitiges Programm mit amerikanischem Schwerpunkt. Auf über 1200 m² wird das Thema American Railroadings eindrucksvoll inszeniert, mit typischen Landschaften und Fahrzeugen auf diversen Anlagen in verschiedenen Spurweiten. Zudem besteht eine Verpflegungsmöglichkeit, es werden Workshops angeboten, und die Gartenbahn lädt zum Mitfahren ein. Eine Sonderschau mit US-Oldtimer-Cars rundet die Veranstaltung ab. Stefan Wyss

Weitere Infos: <https://railroad-convention.com>



Foto: American Rail Convention

Die ausgestellten Anlagen erstrecken sich über diverse Spurweiten.

Dampfbahn Bern, Projektgruppe Ce 4/4 315

Aufarbeitung der BLS Ce 4/4

**Pionierprojekt: Historische Elektrolok
Ce 4/4 315 soll wieder fahren**

Der Verein Dampfbahn Bern (DBB) hat sich ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Die legendäre Elektrolokomotive Ce 4/4 315 der ehemaligen Bern-Neuenburg-Bahn (BN, heute BLS AG) soll konserviert, technisch revidiert und wieder in Betrieb genommen werden. Besonders bemerkenswert ist die geplante Nachrüstung mit dem modernen Zugsicherungssystem ETCS – eine schweizweite Pionierleistung für historische Fahrzeuge.

Ein Stück Bahngeschichte kehrt zurück

Die Ce 4/4 315 gehört zu einer Serie von 17 Elektrolokomotiven, die ursprünglich als Ce 4/6 gebaut und ab 1919 eingesetzt wurden. Ihre Beschaffung geht auf eine Entscheidung der Berner Kantonsregierung zurück, die angesichts der kriegsbedingten Rohstoffknappheit und explodierender Energiekosten eine rasche Elektrifizierung der Nebenlinien der BLS-Gruppe vorantrieb. Dank ihrer robusten Bauweise bewährte sich die Lokomotive über 70 Jahre im regulären Betrieb. Dass sie heute noch existiert, verdankt sie glücklichen Umständen und der Wertschätzung von Eisenbahnliebhabern.

Wiederinbetriebnahme bis 2030 geplant

Das ehrgeizige Ziel ist es, die Lokomotive bis 2030 wieder fahrbereit zu machen. In enger Zusammenarbeit mit der Genossenschaft Museumsbahn Emmental (GME) wird die Ce 4/4 315 künftig für öffentliche Publikumsfahrten sowie für private Charterfahrten von Gruppen, Unternehmen und Vereinen zur Verfügung stehen. Die modernisierte Zugsicherung ermöglicht dabei einen schweizweiten Einsatz – ein Novum im Bereich historischer Eisenbahnen.

Finanzierung und Expertenunterstützung

Die Umsetzung des Projekts erfordert erhebliche finanzielle Mittel. Während der Verein Dampfbahn Bern bereits eine Anschubfinanzierung im Jahr 2024 gesichert hat, ist das Projekt weiterhin auf Drittmittel wie Spenden und Unterstützungen angewiesen. Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor ist die wertvolle Expertise zahlreicher Fachleute, die den Verein mit unentgeltlichen technischen Einschätzungen und Beratungen unterstützen.

Mit diesem Vorhaben wird nicht nur ein bedeutendes Stück Schweizer Bahngeschichte bewahrt, sondern auch ein einzigartiges Fahrerlebnis für zukünftige Generationen geschaffen. Unterstützer:innen sind eingeladen, sich aktiv an diesem ambitionierten Projekt zu beteiligen.

Dampfbahn Bern

Weitere Infos: www.lok315.ch

Foto: Ernst Brunke

Nach einer Revision im Jahr 1963 sieht die Ce 4/4 315 wie neu aus. In diesem Zustand soll dereinst die historische Lok wieder in Betrieb genommen werden.



Foto: BLS, Sig., Hans Roth

Die «Dekretsmühlen» waren für den Berner Regionalverkehr prägend, hier die Ce 4/4 315 mit einem Regionalzug im Februar 1995 nach Schwarzenburg.



Fotos: Dampfbahn Bern

Auf die Ce 4/4 315 der Dampfbahn Bern wartet noch viel Liebe, bevor ihr zweites Leben beginnt und sie wieder auf Schweizer Schienen verkehren kann.

Medientipps



Europa mit dem Nachtzug

Nachtzugsreisen haben noch heute ihren Reiz und gelten als eine der ältesten Reiseformen. Während einige Leute die Nachtzugsreisen mit den Reisen in Luxuszügen ihrer Anfänge vergleichen, wecken sie wiederum bei anderen Erinnerungen für alternatives und günstiges Reisen durch Europa: Stichwort Interrail. Auf jeden Fall kommt man bei dieser Art zu reisen über all die Jahre immer noch den verschiedenen Kulturen am nächsten, denn man landet mit einem Nachtzug im Gegensatz zu einem Flugzeug meist mitten in der Stadt und somit in nächster Nähe von imposanten Bauwerken oder anderen örtlichen Sehenswürdigkeiten.

Die Autorin und Abenteuerin Regine Heue hat einen Reiseführer für Nachtzugsreisen erarbeitet, der sich mit 37 Routen durch Europa befasst. Sie beschränkt sich nicht auf den europäischen Kern, sondern führt einen bis in den hohen Norden oder ganz in den Osten der Türkei. Die Schweiz ist mit zwei Routen im Buch vertreten, wobei eine der beiden das Reiseziel in Italien hat.

224 Seiten vollgepackt mit zahlreichen Reiseempfehlungen, äusserst sehenswerten Bauwerken und Impressionen, die zum Träumen und Reisen einladen.

Hans Roth

Europa mit dem Nachtzug
Regine Heue
Deutsch
224 Seiten, 16,6 × 23,5 cm, Paperback
Bruckmann Verlag GmbH
ISBN 978-3-7343-3162-6

CHF 29.90

Einfach und bequem online
bestellen unter:

<https://staempflrecht.ch>



Gurten

Der Gurten, oder Gösche, wie ihn die Berner nennen, ist der Hausberg der Stadt Bern. Er ist das schnell erreichbare Naherholungsgebiet und Treffpunkt über Generationen. Durch das Musikfestival erreicht er auch ausserkantonale Bekanntheit. Dass der Gurten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr steht, erläutert das jüngst beim AS Verlag erschienene Buch «Gurten». Ende des 18. Jahrhunderts gab es auf dem Gösche eine erste Gastronomie, 1866 wurde eine Konzession für einen ganzjährigen Restaurantbetrieb erteilt, und 33 Jahre später erhielt Gurten Kulm einen Schienenanschluss in Form einer elektrischen Seilbahn.

Das Buch, das den Gurten mit all seinen Facetten beleuchtet, befasst sich auch ausführlich mit der Gurtenbahn und zeigt die Einbettung in andere Verkehrsmittel (Tram, Bahn) im Lauf der Geschichte auf. Wem dies zu wenig Eisenbahn ist: Auf dem Gurten verkehrt seit Jahren eine Parkbahn. Auch ihr wurde gebührend Platz eingeräumt.

Tourismus und Eisenbahn sind stark verknüpft, was das Buch bestens beweist. «Gurten» ist ein Werk, dass die Eisenbahner abseits grosser, aber nicht minder interessanter Routen abholt.

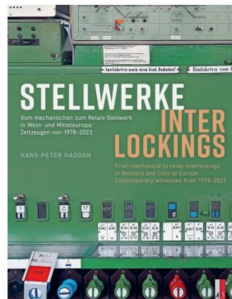
Hans Roth

Gurten
Hans Markus Tschirren
Deutsch
352 Seiten, 23,0 × 27,0 cm, gebunden
Weber Verlag AG
ISBN 978-3-03818-536-9

CHF 49.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:

<https://staempflrecht.ch>



Stellwerke Interlockings

Stellwerke stehen bei den Themen rund um die Eisenbahn enorm im Schatten. Lediglich bei Zwischenfällen erfährt die Öffentlichkeit, was im Hintergrund notwendig ist, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten. Die Lenkzentralen der Bahn wurden in vielen Ländern unabhängig voneinander entwickelt und haben spezifische Unterschiede. So ist ein Stellwerk nicht bloss ein Stellwerk.

Der Autor Hans-Peter Hadorn ist ein Kenner dieser Materie, arbeitete er unter anderem doch bei den SBB als Leiter des Geschäftsbereichs Sicherheit. Er hat ein Buch verfasst, das die Stellwerktechnik vom mechanischen bis hin zum Relaisstellwerk in der Zeitspanne von 1978 bis 2024 behandelt. Dabei werden die verschiedensten Technologien, Fachbegriffe und Bauformen in West- und Mitteleuropa beleuchtet. Wenn notwendig, wurden einige Themeninseln eingestreut, wie die Erklärung einzelner Stellwerkbauarten oder Freigabewerke.

Das 372-seitige Fachbuch ist in Deutsch und Englisch verfasst und weist unzählige, ergänzende Bilder zu den sachlichen Erläuterungen auf. Dieses neue Standardwerk zu Stellwerken gehört in jede Bibliothek eines Bahntechnikbegeisterten.

Hans Roth

Stellwerke – Interlockings
Hans-Peter Hadorn
Deutsch, Englisch
372 Seiten, 21,0 × 27,0 cm, gebunden
AS Verlag & Buchkonzept AG
ISBN 978-3-03913-061-0

CHF 49.80

Einfach und bequem online
bestellen unter:

<https://staempflrecht.ch>





TEE – 1957–1995 Die Zugbildungen

Jean Pierre Malaspina ist ein Kenner der internationalen Züge in Europa und hat bereits einige Werke über dieses Thema veröffentlicht. Neben den Verbindungen zeigt er jeweils die Zugkompositionen auf und macht seine Bücher zu wichtigen Grundlagenwerken. Bislang als Experte für Eurocity-Verbindungen bekannt, behandelt er in seinem jüngsten Werk die Zugkompositionen der TEE-Züge im Laufe der Zeit.

In Vergessenheit gerät oft, dass die TEE-Züge nicht nur aus Triebzugeinheiten bestanden, sondern vielfach äusserst interessante Wagenkompositionen aufwiesen. Das von Malaspina verfasste Buch zeigt Kompositionen und deren Ursprünge, die meist bei der CIWL ihren Anfang nahmen. Es informiert über die mehreren Generationen von TEE-Zügen, die vielfach bei den Eurocitys der TEE Rail Alliance enden.

Ergänzungen mit unzähligen epochengerechten Illustrationen und Informationen zu den Verkehrsperioden machen das Buch zu einem wichtigen Nachschlagewerk. Das Buch ist nicht nur für TEE-Liebhaber zu empfehlen. Dank der zahlreichen Kompositionenillustrationen ist es auch für Modell-eisenbahner ein sehr gute Quelle. Hans Roth

TEE – Trans Europ Express 1957-1995, Die Zugbildungen
Jean Pierre Malaspina
Deutsch, Niederländisch
150 Seiten, 21,5 × 30,2 cm, gebunden
Lycka till Förlag
ISBN 978-94-92040-79-4

EUR 49,90

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.lyckatill.nl/Treinen.html



Les tunnels ferro- viaires des Alpes

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erreichte die industrielle Revolution in Europa mit dem Aufkommen der Eisenbahn ihren Höhepunkt. Die bereits zahlreichen Eisenbahnstrecken stiessen allerdings in vielen Ländern auf eine enorme, unüberwindbare natürliche Grenze, den Alpenbogen. Verschiedenste Ingenieure befassten sich mit diesem heiklen, aber dennoch spannenden Thema, bis in Österreich zwischen 1848 und 1854 der Semmering gebaut wurde. Danach folgten noch weitere technische Meisterleistungen bei der Bezwingung der Alpen durch die Eisenbahn. Auch in der Schweiz folgten mit den Tunnels Gotthard, Simplon, Lötschberg und Albula bedeutende und wichtige Alpenrouten.

Das bei Éditions Mythraz erschienene Buch befasst sich in französischer Sprache mit den Eisenbahntunnels in den Alpen. Jedem Tunnel ist eine Ausführung über Ursprung, Bau und Verkehr gewidmet, die mit einer passenden Illustration ergänzt ist. Eine Europaübersicht der Bauwerke erleichtert die geografische Lokalisierung.

Das 110-seitige Werk von Alain Primatista ergänzt die bestehende Bibliothek rund um die Alpenbahnen gut. Hans Roth

Les tunnels ferroviaires des Alpes
Alain Primatista
Französisch
110 Seiten, 13,0 × 20,0 cm, Paperback
Éditions Mythraz
ISBN 978-2-8399-4581-3

CHF 17,50

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.mythraz.com



RAM – SBB CFF FFS DE4 – NS

Der TEE war eine Zugsgattung im internationalen Fernverkehr Europas, die von 1957 bis 1988 Bestand hatte. Die TEE-Verbindungen können als Fortsetzung der berühmten CIWL-Luxuszüge betrachtet werden, waren aber als Netz hochwertiger Züge zwischen den wichtigsten europäischen Städten und als Konkurrenzprodukt für den aufkommenden Flugverkehr angedacht. Da viele internationale Strecken noch nicht elektrifiziert und Mehrsystemzüge noch nicht fertig entwickelt waren, wurden in erster Generation nur Dieseltriebzüge bestellt. Zu diesen Pionierfahrzeugen gehören auch die RAM der SBB bzw. die DE4 der NS mit Baujahr 1957.

Als einen weiteren Bildband der Nicolas Collection hat Thierry Nicolas sich diesen Dieseltriebzügen gewidmet und in der gewohnten Manier ein spannendes Buch erarbeitet. Nach einer technischen Erläuterung folgt ein abwechslungsreicher Bildbogen über die Geschichte der Züge hinweg, bis sie in Kanada im Einsatz standen.

Zahlreiche, bisher unveröffentlichte Einsatzbilder des RAM der SBB machen das Buch zu einem interessanten Nachschlagewerk für alle TEE-Anhänger und Liebhaber von Luxuszügen. Hans Roth

RAM – SBB CFF FFS, DE4 – NS
Thierry Nicolas
Französisch
108 Seiten, 29,7 × 21,0 cm, Paperback
Nicolas Collection
ISBN 978-2-931151-22-8

EUR 35,-

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



Börse

Verkaufen

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. 044 910 79 78 / H. R. Fröhlich

H0e HRF-WAB-Zugset ABDhe 4/4 118, Fr. 1950.–.
martin.huber@optikhuber.ch

H0 Lematec RAE TEE II, CIWL-Modelle von Eisenbahn Canada, LS Models, Rivarossi. juerg.hanselmann@gmail.com

Om FS Ge 2/4 207 braun, digital u. Sound, Maxon-Motor, Fr. 2980.–, BEMO Ge 4/4¹ 613, digital u. Sound, Fr. 1100.–.
obrandi@bluewin.ch

O KISS Re 6/6 11651 grün, Fr. 3450.–, und Re 6/6 11681 rot, Fr. 3450.–, neu, mit OVP.
bernard-perrinjaquet@bluewin.ch

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

Kaufen

Ilm Suche Kiss Ge 4/6 353.
baenzigerrolf@bluewin.ch

Ankauf von Modelleisenbahnen in der ganzen Schweiz

In allen Grössen und Spurweiten.
Bitte lassen Sie sich von uns ein Angebot für Ihre Sammlung machen. Wir bieten faire Ankaufskonditionen.
Bei grossen Sammlungen kommen wir auch gerne zu Ihnen.
MH Marken GmbH – Marschalkenstrasse 81, 4054 Basel
Tel. 078 9 16 16 34/061 525 99 05, info@mhmarken.ch

Verschiedenes

Literatur: Suche LOKI-Ausgabe 1/2007.
cruiser007@bluewin.ch

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 x 137 x 90 cm. Transport kann auf Wunsch organisiert werden.



r.aengst@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
stirnemann@windowslive.com

BAUTEILSHOP

Lieferbar Spur 0
AMJL Rungenwagen
MEG/Lenz Mediolanum
SNM/Lenz Shimms
Vorbestellen Spur 0:
Lenz E03 / BR 103
Heljan Fährbootwagen
und vieles mehr...

meaTEC / 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
Mitteldorfsstrasse 45A, 3072 Ostermungen
Telefon 031 931 90 20
www.obbo.ch, immer ☑

modellbahnhof.ch



Ihr Modellbahnfachgeschäft – 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

Helvest

**Elektronik und
Steuerungssysteme**



Intelligente Technik für
Ihre Modellbahn
www.helvest.ch
support@helvest.ch

**Insertionsschluss für die
LOKI 11|2025:
3. Oktober 2025**

Börseninserat online
eintragen unter

www.loki.ch/boerse



Lokschuppen Hagen-Haspe



**Exklusive
Modelleisenbahnen**

und mehr... vieles mehr...

www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!

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





Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch

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



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

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



ZUBA-TECH
seit 2003



ANKAUF

Barzahlung bei
Abholung



VERKAUF

Grosses Fachgeschäft
mit über 350 m²

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
oliver.forrer@zuba-tech.ch

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

Samedi 22 novembre 2025, de 9.00 à 16.00 h

AUVERNIER (5 km de Neuchâtel)

Salle polyvalente (proximité du tram R15 et des grands parkings)

**30^e BOURSE des jouets anciens
et multicollements**

(trains, autos, avions, bateaux, jouets divers, poupées, peluches,
littérature, cartes postales, BD, monnaies, médailles, curiosités)

Cantine et restauration dans la salle

Entrée: Fr. 5.- (enfants gratuits)

Tables 80 x 180 cm: Fr. 60.- (taxes comprises)

Contact: J. Schetty, Gare 9, 2012 Auvier,
Tél. 032 731 22 12, jschetty@sunrise.ch



Modelleisenbahnbörse
Samstag 25. Oktober 2025

bei der Fa. SABAG AG an der Reuss 5,
6038 Gisikon
von 09.30 Uhr bis 15.00 Uhr

- Verkauf & Tausch von Modelleisenbahnen und Zubehör
- Verkauf von Eisenbahnliteratur
- Genügend freie Gratisparkplätze vorhanden
- In 10 Minuten zu Fuss vom Bahnhof Gisikon erreichbar
- Unsere Börse ist rollstuhlgängig
- Getränke und Menüs für den grossen und kleinen Hunger

ENTRITT Fr. 5.-
Kinder unter
16 Jahre gratis

Auskünfte: embl.boerse@gmail.com

Börsen 2026
28. März/31. Oktober

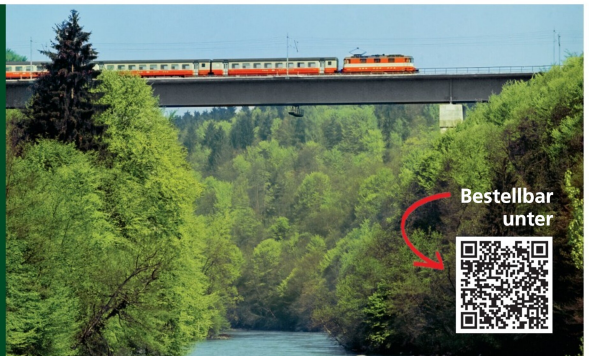
Tag der offenen Tür
80 Jahre WESA-Bahn

WESA
Modelleisenbahnen

Rathausgasse 4 in Murten
17. und 18. Oktober 2025
09.00 - 18.00
www.wesabahn.ch
wesabahn@bluewin.ch

**Wir feiern 50 Jahre
Swiss-Express und
Heitersberglinie**

→ www.semaphor.ch



Bestellbar
unter



Veranstaltungen

Modellbahn Meiringen **Modellbahn Meiringen** | Do, 18.30–21.00 Uhr, So, 14.15–17.00 Uhr | 3860 Meiringen, Zeughausstrasse 19e
Vorführung der Om-Anlage nach Vorbildern der RhB, der FO und der Brünigbahn. <https://modellbahn-meiringen.ch>

Historischer Zug Davos–Filisur **Rhätische Bahn AG** | täglich bis 27. Oktober 2025 | 7220 Davos-Platz, Bahnhof
Die Reise führt von Davos durch die wildromantische Zügenschlucht bis nach Filisur. <https://tickets.rhb.ch/de/pages/historische-fahrten>

Fahrtage **Miniaturparadies** | 1./2./3./4./7./8./9./10./11./18./25. Oktober 2025 | 4144 Arlesheim, Mattweg 14
Modellbahnanlage, wo die Besucher die Züge einfach selbst steuern können. Reservation erforderlich. <http://miniaturparadies.ch>

Öffentlicher Fahrabend **N-Bahn-Club beider Basel (NBCB)** | 2. Oktober 2025, 18.00–21.00 Uhr | 4052 Basel, St. Jakobstrasse 200
Fahrbetrieb auf der Club- und Jugendanlage. Beizli zum Brämschlotz offen. <https://nbc.ch>

Märklin Insider Stammtisch **EMIST.ch** | 4. Oktober 2025, 13.30–18.00 Uhr | 3465 Dürrenroth, Tschättelbach 129
EMIST ist ein Treff für Modellbahnfans: Fachsimpeln, Erfahrungsaustausch und Fahrbetrieb, ohne Verpflichtung. <https://www.emist.ch>

Fahrmachmittag **Verein Erlebnisbahnhof Brittnau-Wikon** | 4. Oktober 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>

Bierkult trifft Bahnkultur **IGZL** | 4. Oktober 2025, 09.30–18.00 Uhr | Bahnhof Landquart
Mit 90er Jahre Bernina-Express ins Züga-Beizli & Bahnmuseum inkl. Essen und Bierdegustation. <https://bahndtimer.com/bierkultur2025>

Erlebnis Depot Erstfeld **SBB Historic** | 4. Oktober 2025, 10.00–17.00 Uhr | 6472 Erstfeld, Lindenstrasse 32
Erstfeld – Ausgangspunkt der legendären Gotthard-Bergstrecke. <https://www.sbbhistoric.ch/erlebnis-depot-erstfeld>

Fahrtag in Einsiedeln **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln (MECE)** | 5. Oktober 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>

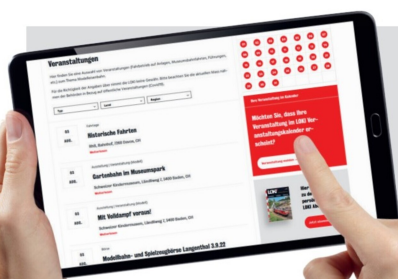
Publikumstag Schotterplatz **Schotterplatz** | 5. Oktober 2025, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornmattstrasse 22b
Schotterplatz mit fahrenden und rangierenden Zügen, Installationen und Exponaten erleben. <https://www.schotterplatz.ch>

Fahrtag in Waldenburg **PRAWA** | 5./19. Oktober 2025 | 4437 Waldenburg, Alte Hauensteinstrasse
Fahrtage auf dem provisorischen Rundkurs oberhalb des Schwimmbads Waldenburg. <https://www.prawa.ch>

Öffentlicher Fahrtag **Eisenbahnbetriebslabor Schweiz AG** | 11. Oktober 2025, 10.15–16.00 Uhr | 8600 Dübendorf, Überlandstrasse 271
Zugang und Details (insbesondere der Zugang zum EBL) siehe <https://www.ebl-schweiz.ch>

Durch den Gotthard ins Tessin **SBB Historic** | 11. Oktober 2025, 9.30–16.45 Uhr | 6472 Erstfeld, Gotthardstrasse 95
Folgen Sie dem Ruf des Südens, und entdecken Sie die zeitlose Schönheit des Tessins. <https://www.sbbhistoric.ch/events/1127128549>

Tag der offenen Tür **Eisenbahnamateure Weinfelden-Berg (TG)** | 11./12. Oktober 2025, 10.00–16.00 Uhr | 8576 Mauren, Weinfelderstr. 112
Besichtigung der gebauten Anlage, Möglichkeit, sich zu verpflegen. Parkplatz signalisiert. <https://www.eawb.ch>



Aktueller und ausführlicher!

Den vollständigen Veranstaltungskalender mit weiteren Infos, Flyern und Links finden Sie unter: www.loki.ch/veranstaltungen

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 11 | 2025:
Freitag, 3. Oktober 2025



Tag der offenen Tore **Stiftung Bahnpark Brugg** | 12. Oktober 2025, 10.00–17.00 Uhr | 5200 Brugg, Unterwerkstrasse 13
Die Stiftung Bahnpark Brugg und die Vereine Mikado 1244 und Dampfgruppe Zürich feiern mit Ihnen. <https://www.Bahnpark-Brugg.ch>

Fahrttag in Basel **Dampfbahn Basel** | 12. Oktober 2025, 14.00–17.00 Uhr | 4055 Basel, Im Burgfelderhof
Der öffentliche Fahrbetrieb findet auf dem Areal des BSB und der REHAB Basel statt. <https://www.dampfbahn-basel.ch>

Engadiner Dampffahrt **Rhätische Bahn AG** | 18. Oktober 2025, 9.45–17.00 Uhr | 7000 Chur, Bahnhofstrasse 25
Rundfahrt mit der «Heidi»-Dampflok G 3/4 Nr. 11 von Samedan nach Scuol-Tarasp. <https://tickets.rhb.ch/de/pages/engadiner-dampffahrt>

Bourse **Ferroepal / Pierre Borel** | 18. Oktober 2025, 9.30–15.00 Uhr | 1066 Epalinges, Route de la Croix-Blanche 27
Grande salle à Epalinges, bourse de jouets, trains, voitures, livres, etc.

Modelleisenbahnbörse **Modelleisenbahnclub Seebezirk** | 18. Oktober 2025, 10.00–15.00 Uhr | 3283 Kallnach, Mideldorf 16
Restaurant Kreuz, Eintritt 3 Franken, Kinder gratis, Infos unter: kaltenrieder.p@bluewin.ch

Jura und Bären Twann **Eurovapor** | 18. Oktober 2025, 6.15–23.30 Uhr | 8570 Weinfelden, Brauereistr. 11
Herbstliche Rundfahrt mit Nostalgiezügen Apfelsaft-Express und Jurabahn kreuz und quer durch den Jura. <https://www.eurovapor.ch>

Fahrbetrieb **WEA – Winterthurer Eisenbahn-Amateure** | 19. Oktober 2025, 10.00–16.00 Uhr | 8404 Winterthur, Hobelwerkweg 8
Öffentlicher Fahrbetrieb Spuren 0/0m und H0/H0m, Kinderecke, kleine Börse und Cafeteria. <https://www.wea-winterthur.ch>

Öffentlicher Fahrttag **Modelleisenbahn-Club Basel** | 19. Oktober 2025, 14.00–17.00 Uhr | 4056 Basel, Elsässerstrasse 2A
Öffentliche Vorführungen auf den Anlagen Spur 1, 0, 0m und 0e. <https://www.mcb-bs.ch>

EMBL-Börse **Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern** | 25. Oktober 2025, 9.30–15.00 Uhr | 6038 Gisikon, Fa. SABAG AG, An der Reuss 5
Eintritt 5 Franken, Kinder unter 16 Jahren gratis, Verkauf und Tausch von Modelleisenbahnen und Zubehör. <https://www.embl.ch>

Tag der offenen Tür **Modellbahnfreunde Glarnerland** | 25./26. Oktober 2025, 10.00–17.00 Uhr | 8756 Mitlödi, Fabrikstrasse 10
Modellanlage Glarnerland in Spur H0. <https://www.modellbahnfreunde-glarnerland.ch>

Tage der offenen Tür **Rheinthalischer Eisenbahn-Amateur-Klub (REAK)** | 25./26. Oktober 2025, 10.00–18.00 Uhr | 9425 Thal (Buriet), Aegetli 6
Alle Anlagen, N/H0/0/0m/Gartenbahn, in Betrieb, Eintritt frei, Tombola, Festwirtschaft, Sonntag bis 17.00 Uhr. <http://www.reak.ch>

Flohmarkt mit Betriebstagen **TMZ** | 25./26. Oktober 2025, 13.00–18.00 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260
Geniessen Sie die Fahrt mit einem unserer historischen Trams und Busse. <https://www.tram-museum.ch>

Besuchsnachmittage **Verein Erlebnisbahnhof Brittnau-Wikon** | 25./26. Oktober 2025, 13.00–16.00 Uhr | 4806 Wikon, Bahnhofplatz 6
Kurzführungen im Erlebnisbahnhof mit Modellbahnbörse, jeweils von 13 bis 16 Uhr. Kaffee und Kuchen. <https://erlebnisbahnhof.ch>

Vorführungen **BMEC – Berner Modell-Eisenbahn-Club** | 25./26. Oktober 2025, 10.00–16.00 Uhr | 3008 Bern, Freiburgrasse 140
Anlagen Spur H0/H0m und Spur 0, Führerstandssimulator Re 420 (Lötschberg), Modellbahnverkauf und Verpflegung. <https://bmec.ch>

Öffentliche Dampffahrten **Sursee-Triengen-Bahn** | 26. Oktober 2025, 10.30–16.45 Uhr | 6234 Triengen, Bahnhofstrasse 9
Öffentliche Dampffahrten auf der Sursee-Triengen-Bahn. Aktueller Fahrplan auf der Website. <https://www.dampfzug.ch>

Oltner Börse **oltnerboerse@vtxfree.ch** | 26. Oktober 2025, 10.00–16.00 Uhr | 4600 Olten, Stadttheater, Frohburgstrasse 3
Börse mit Miniaturmodellen von Eisenbahnen, Autos und Flugzeugen.

Faszination Modellbau **Messe Sinsheim GmbH** | 31. Oktober/1./2. November 2025 | D-88046 Friedrichshafen, Neue Messe 1
Int. Leitmesse für Modelleisenbahnen und Modellbau. <https://www.faszination-modellbau.de>

Der Elefant – ein Schweizer Dampfgigant

Von Hans Roth (Text)

Mit der C 5/6 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schuf die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur eine Dampflokomotive, die hierzulande in vielerlei Hinsicht neue Massstäbe setzte: leistungsstark, robust und für den Einsatz auf den anspruchsvollen Alpenstrecken – insbesondere für die Gotthardlinie – konstruiert. Zwischen 1913 und 1917 in drei Serien gebaut, war der «Elefant» nicht nur die stärkste Dampflokomotive der SBB, sondern auch ein Meilenstein

schweizerischer Ingenieurskunst. Infolge des radikalen Systemwandels durch die Elektrifikation des Schweizer Bahnnetzes wurde den C 5/6 das ihnen ursprünglich zugedachte Betriebsfeld am Gotthard schon frühzeitig entzogen. Sie wanderten daraufhin in das Mittelland sowie den Jura und verrichteten dort die unterschiedlichsten Dienste. Dabei gab es in der langen Betriebsgeschichte der C 5/6 beinahe keine Dienste, die sie nicht verrichteten, egal ob Personen-, Güter- oder Bauzugsdienst.

Unter der Führung des Oberingenieurs und SLM-Direktors Olaf Kjelsberg stellte die SLM auch Lokomotiven der Bauart Decapod für den Export her. Auch diesen Maschinen wird in diesem LOKI Spezial Platz gewidmet. Den krönenden Abschluss der Publikation bildet ein Bericht über die heute der Nachwelt erhaltenen und teilweise betriebsfähigen Museumslokomotiven.

Im reich bebilderten LOKI Spezial widmen sich Heinz Rihs und Lorenz Scherler mit Fachkenntnis der grössten SBB-Dampf-



Aktuell: LOKI Spezial Nr. 57

von Heinz Rihs / Lorenz Scherler

Auszug aus dem Inhalt:

- Einführung zur C 5/6
- Eilige und längst fällige Beschaffungen
- Die drei Prototypen einer grossen, bewährten und langlebigen Serie
- Zwei Prototypen ohne nachhaltigen Erfolg
- Das Ende der Neuentwicklung von Dampfloks bei den SBB
- Die lange Einsatzzeit der Elefanten
- Exporte der SLM und Blick über die Grenze
- Elefanten bleiben der Nachwelt erhalten



lokomotive. Sie beleuchtet detailliert die Technik und die Entwicklung der einzelnen Serien, zeigen die spannende Betriebsgeschichte auf und schildern die Umbauten dieser legendären Lokomotiven. Ein besonderes Augenmerk gilt der C 5/6 2969, die 1968 den letzten offiziellen SBB-Dampfzug führte. Abgerundet wird die Ausgabe durch einen Blick auf verwandte Maschinen im Ausland und Exportmodelle der SLM. Ein Muss für Eisenbahnliebhaber und Freunde der Schweizer Technikgeschichte!

Umfang: 132 Seiten
Preis: CHF 34.90/Euro 34,90
ISBN: 978-3-7272-6130-5

Das Magazin ist erhältlich bei:
Stämpfli Verlag AG, Tel. +41 (0)31 300 63 25,
loki@staempfli.ch oder im Shop auf www.loki.ch.

Einfach und
bequem online
bestellen



Bahn aktuell



LSE-Zug im
täglichen Einsatz

Die Zentralbahn (ZB) setzt an den Werktagen fahrplanmässig die ZB-Reservekomposition, bestehend aus dem BDeh 4/4 6, dem Zwischenwagen B 547 und dem Steuerwagen ABt 927, ein. Es handelt sich dabei um eine Pendelzugskomposition der einstigen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE). Eingesetzt wird dieser Einzelgänger jeweils vormittags als Zusatzzug von Luzern nach Engelberg und abends auf der S41 der S-Bahn Luzern nach Horw und zurück.

Damit auch die jüngeren Lokführer auf dem angejahrten Pendelzug ihre Kundigkeit erlangen können, griff die ZB auf den historischen LSE-Pendelzug der ZB historic zurück. So wurde für diesen Ausbildungszweck am 13. August 2025 der BDeh 4/4 5 zusammen mit dem Steuerwagen ABt 923 von Stansstad nach Hergiswil überführt und für zwei Schulungsfahrten nach Giswil und zurück eingesetzt, bevor der Pendelzug wieder an seinen Standort im Freien bei Stansstad zurückkehrte.

Kurt Oehler



Foto: Florian Hübscher

Die S41 verlässt am 6. August 2025 den Allmendtunnel und fährt Kriens Mattenhof entgegen.



Foto: Kurt Oehler

Ein Nachschuss des ausfahrenden Zuges während der Lokführerausbildungen am 13. August 2025 bei Hergiswil vor den beiden Loppertunnels.



Foto: Florian Hübscher

Um 16.00 Uhr ist Schluss bei der Travys

Seit Wochen und wohl noch bis Ende Fahrplanjahr stellt die Travys den Zugverkehr zwischen Orbe und Chavornay ab 16.00 Uhr auf Bus um. So konnte am 26. August 2025 mit dem 450 004 bei Les Granges der letzte Zug des Tages in Richtung Chavornay fotografiert werden.



Foto: Matthias Rapp

Einzelgänger der SOB unterwegs

Der BDe 576 058 der Südostbahn (SOB) ist der letzte von fünf Hochleistungstriebwagen, die die SOB in den Jahren 1978/1979 nachbeschafft haben. Er befindet sich heute noch in ihrem Fuhrpark. Am 1. Juli 2025 war er in Alleinfahrt von Pfäffikon (SZ) nach Samstagern unterwegs, hier kurz vor seinem Ziel.



Foto: Michel Laube

Das Grosi wieder fit gemacht

Der Verein «Team 10439 – Historische Loks Olten» hat die Ae 3/6 10439 von SBB Historic – bei den Mitgliedern liebevoll Grosi genannt – einer Dachrevision unterzogen, die am 31. Juli 2025 abgeschlossen werden konnte. Somit steht der Jubiläumsfahrt «100 Jahre Grosi» im Oktober nichts mehr im Weg.

Reger Grossverkehr im Glarnerland



Fotos: Peter Pfeiffer

Der seit 2013 für den Personenverkehr eingestellte Bahnhof Weesen erlebte während des ESAF eine kurze, aber intensive Renaissance.

Für das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) 2025 in Mollis im Glarnerland reisten am letzten Augustwochenende rund eine halbe Million Besucher an, davon rund 350 000 mit dem öffentlichen Verkehr. Die SBB und die SOB waren für den Transport ins Glarnerland zuständig. Für die Feinverteilung waren unzählige Busse von unterschiedlichsten Unternehmen im Einsatz (u. a. PostAuto, Bus Liechtenstein, Bus Chur, Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland). Die beiden bahnseitigen Einfallstore waren die Station Näfels-Mollis und der seit 2013 geschlossene Bahnhof Weesen. An beiden Orten wurden 300 Meter lange provisorische Holzperrens gebaut. Schliesslich verkehrten rund 500 Extrazüge zu und ab diesen Haltepunkten.

Ein eisenbahnerischer Höhepunkt war der Hotelzug, der für ESAF-Besucher rund 100 Schlafplätze auf dem Bahnhof in Glarus anbot. Organisiert wurde er vom SBB-Historic-Team Winterthur. Die drei Schlafwagen gehören zum Friedenszug «El Achai» (das wiederkehrende Leben) und sind in Sissach stationiert. Das Team Winterthur nahm auch den Speisewagen Dr 10112 mit.

Peter Pfeiffer

Die Rückführung des Hotelzugs mit dem De 4/4 1679 auf der oberen Linthkanal-Brücke vor Ziegelbrücke.



Das Rangieren der Hotelzugswagen in Glarus erfolgte mit der Schneeschleuder Xrotm 491 112.



Ein Geburtstagsfest für das Lisebethli

Am 24. August 2025 feierte das Lisebethli, wie der Ce 2/2 2 der einstigen Limmat-Strassenbahn (LSB) genannt wird, ihr 125-Jahr-Jubiläum. Zu diesem Anlass organisierte das Tram-Museum Zürich (TMZ) eine öffentliche Sonderfahrt auf dem Zürcher Tramnetz mit einem kleinen Abstecher nach Schlieren, der ursprünglichen Stammlinie. Damit genügend Plätze vorhanden waren, wurde das Lisebethli vom

Pedalar Be 4/4 1530 und vom Anhänger C 687 begleitet.

Die LSB wurde am 20. Dezember 1900 nach kurzer Bauzeit eröffnet. Sie besass zehn Personenmotorwagen, die den zur gleichen Zeit von der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) beschafften Wagen stark glichen. 1931 wurde die LSB von der StStZ übernommen und das Lisebethli als Ce 2/2 53 integriert. Drei Jahre später er-

folgte der Verkauf an die Chemin de fer Martigny-Châtelard (MC), wo es die Nummer 81 erhielt. Der TMZ holte den Oldtimer 1974 zurück nach Zürich und begann 1994 mit der historischen Aufarbeitung. 2001 konnte das Lisebethli im Stile der 1920er-Jahre als historischer Museumswagen LSB Ce 2/2 2 in Betrieb genommen werden.

Hans Roth



Foto: André Niederberger

Der Pedalar Be 4/4 1530 und der zweiachsige Anhänger C 687 begleiten die Jubilarin Lisebethli auf ihrer grossen Rundfahrt, hier in Tiefenbrunnen.

Foto: Yannik Gartmann



Schulungen mit den BLT-Trams

In Lwiw haben die Schulungsfahrten mit den Schindler-Trams aus Basel begonnen. Sie werden nur mit einem Fahrzeug durchgeführt, da nur ein auf dem Fahrzeug geschulter Ausbilder verfügbar ist. Das Bild zeigt die Haltestelle «Prymis'kyi vokzal» (übersetzt: Regionalbahnhof) am 12. August 2025 mit dem LKP 1260, dem ehemaligen BLT Be 4/8 210.

SBB-Lokomotiven im Doppel angetroffen



Foto: Baat Bruhin

Eine Traktion als Auslaufmodell: Der Nightjet mit zwei Loks des Typs Re 420 überquert am Morgen des 12. August 2025 die alte Reussbrücke bei Turgi.



Foto: Tobias Frei

Eine Traktion mit Seltenheitswert: Am 10. August 2025 sind bei Silenen zwei Re 460 mit einem Fanzug des FC Basel ans Auswärtsspiel in Lugano unterwegs.

Strecken- sperre auf der West- Ost-Achse

Für Streckensanierungen auf dem Netz der SBB wird vermehrt auf Vollsperrungen gesetzt. Zwischen dem 27. Juni und dem 25. August 2025 betraf dies Bern und Freiburg und somit erstmals die West-Ost-Magistrale. Für acht Wochen war sie vollständig gesperrt. Unter Betrieb hätten die Bauarbeiten gut drei Jahre benötigt. Vom Unterbruch betroffen waren täglich 22 000 Personen. Als Ersatz verkehrten auf fünf Linien bis zu 70 Busse, wofür rund 150 Chauffeure und in Bern zehn Kundenlenker erforderlichlich waren. Die Hauptarbeiten umfassten unter anderem:

- Weichenerneuerung auf der Ostseite des Bahnhofs Fribourg
- Fahrbahnerneuerung und Weichenersatz in Düringen
- Erweiterte Strassenunterführung in Düringen durch die Gemeinde
- Umbau des Bahnhofs Schmitten
- Erneuerung Oberbau und Fahrleitung Flamatt-Thörishaus
- Lärmschutzwand Bern Bümpliz Süd-Bern Europaplatz

Für die Bauarbeiten standen rund 200 Mitarbeiter im Einsatz. Jürg D. Lüthard

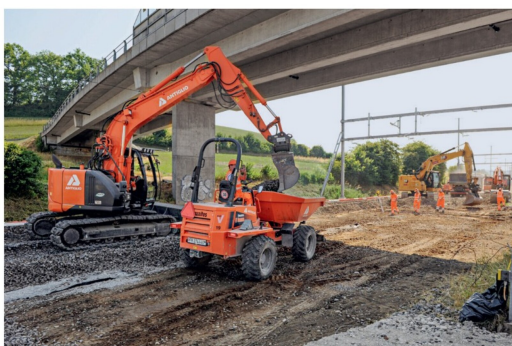
In Thörishaus Station erfolgte eine weitgehende Erneuerung des Oberbaus. Die Betonmauer rechts schirmt das örtliche Recyclingunternehmen ab.



Die neue Strassenunterführung in Düdingen ist unter den Gleisen bereits fertiggestellt.



Drei Tage nach dem Baubeginn waren am 30. Juni 2025 im Bahnhof Schmitten ein Teil der Gleise und die Fahrleitung entfernt.



Auf dem schlechten Baugrund in Schmitten erfolgte eine komplette Oberbautrennung. Der neue Oberbau liegt nun auf einer Bitumenschicht.

Probefahrt auf der BLS-Strecke

Am 19. August 2025 fanden auf der BLS-Strecke von Bern nach Schwarzenburg Probefahrten mit dem Fahrleitungsfahrzeug Xem 99 85 9131 101-9 der SBB statt, hier kurz vor Schwarzenburg im Feldmoos. Die eingesetzte Komposition bestand aus dem Xem 101, B 312 (B50), Apm 268, Bpm 238 und der Re 460 116.



Foto: Markus Seeger

Twindexx auf ungewohnten Strecken

Am 9. August 2025 verkehrten verschiedene Sonderzüge zur Street Parade in Zürich. Aufgrund der baubedingten Sperre der Strecke Bern-Fribourg fuhren halbstündlich Extrazüge mit IC2000, Twindexx und ICN von Lausanne via Jurasüdfuss nach Zürich HB, wie hier zwei RABDe 502 (300 m) als Extrazug EXT31017 zwischen Ligerz und Twann.



Foto: Tobias Frei

Viel los auf den Strassen von Chur

Ein stattlicher Güterzug der Rhätischen Bahn (RhB) aus Arosa befährt am 13. August 2025 die Strassen von Chur, fotografiert auf dem Plessurquai. Am Zugschluss ist der Sb 65614 aus der Serie Sb 65611–65616 angehängt. Es handelt sich um die jüngste Generation von Containertragwagen der RhB.



Foto: Peter Pfeiffer



Foto: Kurt Oehler

Die ZB feiert ihr Jubiläum mit Nostalgie

Am 23. August 2025 feierte die Zentralbahn (ZB) in Meiringen das 20-jährige Bestehen. Zu diesem Anlass verkehrte der historische Personenzug mit den Mitteleinstiegswagen von ZB historic von Luzern nach Meiringen. Als Zuglok war die HGe 4/4' 1992 vorgespannt, hier bei der Bereitstellung des Extrazuges in Luzern.



Foto: Daniele Gillardi

Weiterer Ausbau im Tessin

Die SBB-Haltestelle Mezzovico auf der Strecke zwischen Cadenazzo und Lugano wird mit einer Gesamtinvestition von rund acht Millionen Franken saniert. Der Baustart ist im Mai 2025 erfolgt, und die Arbeiten sind bis zum Aufnahmezeitpunkt vom 24. August bereits weit gediehen. Die Fertigstellung soll bis am 20. Dezember 2026 erfolgen.

Foto: Matthias Rapp

ICN auf dem Rapperswiler Damm



Der frisch aus dem Refit erschienene ICN RABDe 500 004 der SBB war am 19. Juni 2025 auf Testfahrten unterwegs. Auf der Fahrt nach Chur konnte er auf dem Seedamm zwischen Rapperswil (SG) und Pfäffikon (SZ) fotografiert werden.

Diesler in neuem Outfit



Foto: Stefan Schulthess

Während sich die WRS Am 841 009 (ex SBB) am 24. August 2025 in Balsthal neu in der ultramarinenblauen Lackierung zeigt, steht daneben der einstige LBA-Traktor (Standort Brenzikofen) Tm 237 944 im neuen Design der OeBB. Der Traktor wurde dabei optisch passend auf «Biene Maja» getauft.

Das besondere Bild zum Schluss



Stimmungsbild mit der Zahnradlokomotive HgM 4/4 62 mit dem Wanderexpress der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) am 2. August 2025 beim Halt an der Haltestelle Furka DFB (Kulminationspunkt).

Foto: Urs Frei

Bau | Felsenkeller in verschiedenen Baugrößen

Champignonzucht und stillgelegte Grubenbahn

Für Modellbauer sind Felsenkeller hervorragende gestalterische Elemente, um ein Stück Fels, eine Felswand oder eine Mauer aufzulockern, und dies erst noch ohne zusätzlichen Platzbedarf. Marcel Ackle beherrscht die für die Gestaltung nötigen Modellbautechniken in Perfektion und gibt ein paar Einblicke in seine Werke in verschiedenen Massstäben.



Von Marcel Ackle (Text/Fotos)

Im Verlauf der letzten Jahre sind bei mir einige solcher Bauwerke in verschiedenen Baugrößen zusammengekommen. Vom effektiven Keller, also dem Teil, der im Berg liegt, sieht man in der Regel praktisch nichts, sondern nur jeweils den Eingangsbereich, was uns vom Platzmangel geplagten Modellbauern sehr entgegenkommt. Dieser Bereich, der normalerweise in einer eher vertikalen Fläche vorkommt, benötigt im Modell, wenn überhaupt, nur ein paar wenige Zentimeter Platz.

Felsenkeller

Der Ursprung der Felsenkeller reicht weit in die Geschichte zurück. Schon im Mittelalter nutzten Menschen natürliche Höhlen und Felsspalten zur Lagerung. Felsenkeller sind natürliche Kühlräume. Ihre primäre Funktion war es, eine konstante und kühle Temperatur zu gewährleisten, was sie in Zeiten vor der Erfindung der mechanischen Kühlung unentbehrlich für die Lagerung verderblicher Güter, insbesondere von Bier und Lebensmitteln wie Gemüse, Obst und Käse, machte. Die kühle, feuchte Luft, die das Gestein naturgemäss abgab, sowie die Isolationswirkung der Erde sorgten für die idealen klimatischen Bedingungen. Oft wurde im Winter zusätzlich Natureis in die Keller eingebracht, um die Kühlwirkung zu verstärken und auch im Sommer aufrechtzuerhalten.

Später wurden solche Bauwerke von Hand und mit mechanischen Mitteln hergestellt. Die Bauweise von Felsenkellern variiert je nach geologischer Beschaffenheit

des Untergrunds. In Regionen mit weichem Gestein wie Sandstein oder Mergel wurden die Keller oft direkt in den Felsen gegraben oder gemeisselt, bei härterem Gestein gebohrt und gesprengt, wie beim Tunnelbau. Diese Arbeit war mühsam und zeitaufwendig, was die Keller zu wertvollen Bauwerken machte. Die Gänge und Lagerräume wurden so angelegt, dass sie eine optimale Luftzirkulation ermöglichten und die kühle Luft am tiefsten Punkt des Kellers stauten.

Im Gegensatz zum realen Leben, wo meist wirtschaftliche Gründe den Ausschlag für ein Bauprojekt vorgeben, verhält es sich bei uns im Modellbau umgekehrt. Wir haben eine noch unbebaute Ecke oder Fläche auf unserer Anlage, und um unser Bauwerk zu rechtfertigen, denken wir uns eine Geschichte dazu aus. So sind meine Bauwerke anhand folgender Geschichten und Gegebenheiten entstanden.

Champignonzucht in 1:22,5

Die Redewendung «Wie Pilze aus dem Boden schießen» deutet auf das hohe Tempo

des Wachstums hin. Nicht ganz so rasant verläuft der Bau des Felsenkellers. Eine geduldige Bauweise führt aber am Schluss auch zu einer Delikatesse. Bei der Projektierung des Modells war der Keller eigentlich zur Lagerung des Kartoffelschnapses gedacht gewesen, der auf meiner Feldbahn transportiert wird. Der Zufall wollte es, dass ich kurz nach meiner Entscheidung einen Bericht über eine Champignonzucht gelesen habe. Dabei habe ich erfahren, dass die lichtscheuen Pilze am liebsten in dunklen Kellern und Gewölben wachsen. So hat eigentlich nur der Titel gewechselt, denn baulich ändern musste ich nichts. Die Champignons können in den Kisten, in denen sie wachsen, mit handgeschobenen Loren aus der Höhle herausgeschoben und in einem Schuppen transportbereit verpackt werden. Mit der Feldbahn wird das Grundmaterial für das Substrat gebracht und werden die verpackten Champignons abtransportiert. Die Champignonzucht steht auf meiner Feldbahnanlage im Massstab 1:22,5, mit der massstäblich richtigen Spurweite von 26,7 mm. Nachfolgend ist die Entstehung des Eingangstores schrittweise in Bildern festgehalten.

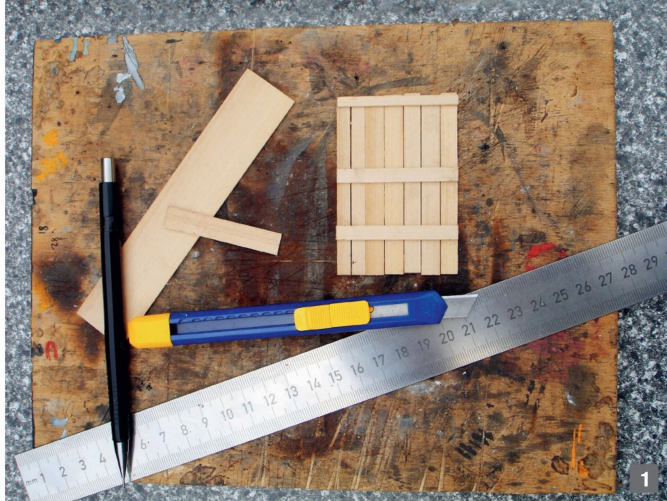
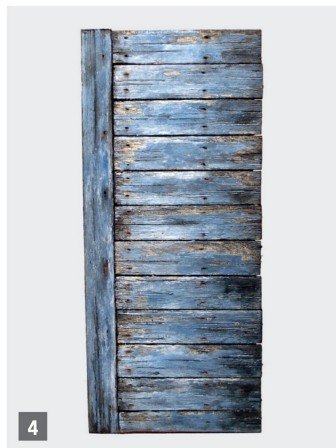


Bild 1 Die Werkzeuge zum Schneiden der Bretter für den Bau der Holztüren. Lindenholz in der Stärke 1,2 mm ist mein bevorzugtes Baumaterial für solche Türen.

Bild 2 Das mit Eichenbeize kolorierte Holz bekommt anschliessend eine Trennlage mit Haarspray. Dadurch kann im Anschluss mit Klebeband die aufgepinselte Acrylfarbe besser abgeblättert werden

Bild 3 Ein Zahnarztbesteck eignet sich auch, um Nagellöcher zu stechen. Mit dunkler Wasserfarbe behandelt, sind die Nagellöcher optisch besser zu erkennen.



4



5

Bild 4 Die Alterungsspuren werden mit wässrig aufgetragener heller und dunkler Wasserfarbe erzeugt.

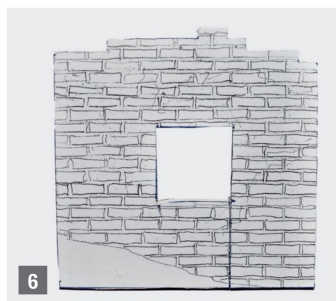
Bild 5 Der zweite Türflügel ist in derselben Art entstanden wie zuvor beschrieben.

Bild 6 Die Basis bildet eine auf ein 4-mm-Sperrholzbrettchen aufgeklebte Zeichnung.

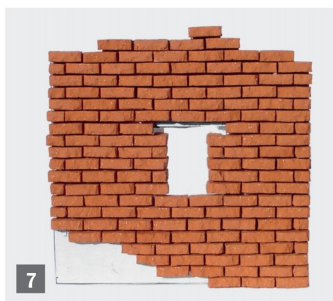
Bild 7 Die Ziegelsteine werden mit Weissleim auf die Basisplatte aufgeklebt.

Bild 8 Der Fenstersturz ist mit Gips hergestellt worden. Ebenso sind die Steine mit dünnflüssigem Gips verfugt.

Bild 9 Nochmals wird Gips benötigt, dieses Mal dickflüssig und mit einem Borstenpinsel aufgetupft.



6



7



8



9



10



11



12



13



14

Bild 10 Ein Torbogen sieht realistisch aus, wenn die Steine alle zum Zentrum des Radius zeigen.

Bild 11 Die Steinlagen haben sich durch den Handdruck verschoben. Die lebendige Wirkung ist im späteren Modell ersichtlich.

Bild 12 Bei der ersten Stellprobe ist der Hintergrund der Tor- und Fensteröffnung bereits schwarz gestrichen.

Bild 13 Verschiedene Hartschaumstoff-Zuschnitte stützen und fixieren die einzelnen aus Gips erstellten Felsstücke.

Bild 14 Verdünnte Dispersionsabtönfarbe färbt die dünne Gipsschicht, welche die Schaumstoffstücke überdeckt. Das verschobene Mauerwerk wird nun gut ersichtlich.

Bild 15 Die anfänglich gezeigten Holztüren haben ihren Platz in der Zwischenzeit auch gefunden.



15

Stillgelegte Grubenbahn in 1:87

Dieser Felsenkeller im Massstab 1:87 hat aus baulicher Sicht einen direkten Bezug zum zuvor beschriebenen Keller mit der Champignonzucht. Manfred Luft, Eigner der ehemaligen Firma Modellbau Luft, bekannt für hervorragend modellierte Gebäude in Gips und Resin, hatte mich angefragt, ob er meinen Felsenkeller als Vorbild nehmen darf, um ihn als 1:87-Bausatz her auszubringen.

Ich willigte sehr gerne ein, habe ihm die Zeichnungen überlassen und später als Dank ein paar 1:87-Abgüsse dieses Modells erhalten. Dies war umso passender, als ich zur selben Zeit für eine Firma eine kleine H0e-Messe-Anlage im Bau hatte, in der ich das sehr detailliert modellierte Modell des Felsenkellers ins richtige Licht rücken konnte. Aus dieser Anlage stammen auch die nachfolgend gezeigten Bilder, die den Weg vom Resin-Rohling bis zur fertig ausgestalteten Szene zeigen.

Felsenkeller heute

Mit dem Aufkommen der modernen Kühltechnik im 20. Jahrhundert verloren Felsenkeller stark an ihrer ursprünglichen wirtschaftlichen Bedeutung. Viele wurden aufgegeben, verfüllt oder gerieten in Vergessenheit. Heute erfahren Felsenkeller jedoch eine Renaissance mit verschiedenen Verwendungszwecken, beispielsweise als Kulturdenkmäler oder einzigartige Veranstaltungsorte. Viele wurden aufwendig res-



Das kleine 1:87-Modell im direkten Grössenvergleich mit seinem grossen Vorbild in 1:22,5.

tauriert und sind heute als Schauhöhlen, Museen, Restaurants oder Event-Locations zugänglich. Sie erzählen die Geschichte der lokalen Brauereitradition und des Handwerks und bieten ein einzigartiges, historisches Ambiente. Die Erhaltung dieser Bauwerke ist ein wichtiger Beitrag zur Bewahrung des kulturellen Erbes. Auch im

Modell erzählen die Keller viele Geschichten. Durch den breit gestreuten Verwendungszweck bieten sie auch unterschiedlichste Möglichkeiten zur Ausgestaltung auf einer Modellbahnanlage. In einer der nächsten LOKI-Ausgaben wird Marcel Ackle über weitere umgesetzte Felsenkeller in verschiedenen Massstäben berichten.



Bild 1: Der Gipsrohling im Massstab 1:87 von Modellbau Luft.


Bild 2: Farbaufträge auf Gips sollte man möglichst hell beginnen, denn Abdunkeln ist viel einfacher als späteres Aufhellen.

Bild 3: Zum Färben von Gips verwende ich am liebsten Wasserfarben (Gouache).

Bild 4: Beim Auftragen auf die Ziegelsteine wirkt die Farbe noch stechend hell.

Bild 5: Nach dem Trocknen wird die Farbe mit stark verdünntem Schwarz etwas abgetönt.

Bild 6: Nach verschiedenen Durchgängen mit Wasserfarbe präsentiert sich der Gipsrohling nun so.

Bild 7: Fertiggestellt und eingebettet in die Landschaft sowie mit eingebautem, verwachsenem Zufahrtsgleis macht das Modell einen realistischen Eindruck. 





Technik | YaMoRC – digitale Modellbahnsteuerung

Das volle Programm Digitaltechnik

Gleich zu Beginn seiner YaMoRC-Aktivitäten hat Karst Drenth eine Roadmap mit Produkten veröffentlicht, die er in den ersten zwei Jahren des Bestehens der neuen Digitalmarke auf den Markt bringen will. Yet Another Model Railroad Company ist die Digitalmarke und Hauptaktivität von Drenth Design & Consulting B.V. Heiko Herholz hat für uns das Digitalprogramm genauer betrachtet und stellt es Ihnen vor.

Von Heiko Herholz (Text/Fotos)

Die ersten ausgelieferten Produkte von YaMoRC waren Zubehördecoder für das DCC-Protokoll und mehrere Gleisbelegt- und Rückmelder. Besonderheit aller YaMoRC-Produkte ist der ES-Link-Bus, mit dem alle Module kostengünstig und einfach am Windows-PC konfiguriert werden. YaMoRC war schon einmal Thema in der LOKI 5 | 2023. Damals standen drei Decodermodule und zwei Rückmeldervarianten zur Verfügung. Besonderes Highlight war damals schon die Möglichkeit, mittels eines Tauschbausteins eine alte DR5000-Digitalzentrale von Digikeijs in eine aktu-

elle YaMoRC-Digitalzentrale zu konvertieren zu können und damit auch von aktuellen und zukünftigen Updates zu profitieren.

Digitalzentrale YD7010

Mit der YD7010 liefert YaMoRC seit kurzer Zeit eine Zentrale, die zwar noch auf dem grundsätzlichen Design der früheren DR5000-Entwicklung beruht, bei der aber andere Bauteile verwendet werden, die für eine deutliche Verbesserung der Betriebsstabilität des in Deutschland gefertigten Geräts sorgen. Die Zentrale liefert am Gleisausgang ein DCC-Signal, das mit bis

zu 3 Ampere belastet werden kann. Die Spannung hängt vom verwendeten Netzteil ab. YaMoRC bietet passend zu der Zentrale und zum Booster zwei hochwertige Netzteile an, die sich in der Ausgangsspannung unterscheiden. Mit dem 15-Volt-Netzteil YD7460-15 werden am Gleisausgang 13,8 Volt erreicht. Kommt das Netzteil YD7460-18 mit 18 Volt zum Einsatz, dann liegen am Gleisausgang 17,4 Volt an. Die Zentrale kann bis zu 117 gleichzeitig fahrende Triebfahrzeuge verwalten. Für diese grosse Anzahl Lokomotiven reicht die eingebaute 3-Ampere-Endstufe nicht aus. Daher

lassen sich Booster mittels LocoNet-B und des B-Bus anschliessen.

Auch für den Anschluss von Rückmeldern und Gleisbelegungsdern bietet die Digitalzentrale mehrere Möglichkeiten. Sie können über LocoNet, s88-N, RS-Bus und R-Bus angeschlossen werden. LocoNet und s88-N bedürfen vermutlich keiner grossen Erklärungen, und auch der altgediente RS-Bus von Lenz ist sicherlich gut bekannt. Beim R-Bus handelt es sich um einen von ROCO modifizierten X-Bus, an dem Rückmelder angeschlossen werden können. Da diese Veränderung lediglich auf der Softwareebene stattfindet, kann man an der X-Bus-Buchse auch Rückmelder mit R-Bus anschliessen. Auch die s88-N-Buchse bietet an der YaMoRC-Zentrale eine Zusatzfunktion. Hier wird zusätzlich der ES-Link unterstützt. Benötigt wird dafür ein kleiner Adapter, der als YD6902ES-EXT bei YaMoRC erhältlich ist.

Am Programmiergleisanschluss lassen sich Testfahrten direkt durchführen, denn ein integriertes Relais sorgt für die automatische Umschaltung zwischen Programmiergleis- und Hauptgleisfunktion. Für die Benutzung der Programmierfunktionen ist ein zusätzliches Bediengerät erforderlich, denn an der YD7010 sind nur zwei Taster, die einen Nothalt aller Triebfahrzeuge auslösen und die Spannung am Hauptgleis schalten können. LocoNet-Handregler und Geräte wie die IB-Control II lassen sich am LocoNet-T-Anschluss der YoMoRC-Zentrale betreiben. Handregler von Lenz wie die LH-101 und die weitverbreiteten Multimäuse von ROCO können am X-Bus-Anschluss angeschlossen werden. Auch auf drahtlosem Weg ist einiges möglich. Für kostengünstige



Für jedes YaMoRC-Produkt existiert ein eigenes Konfigurationsprogramm. Alle Programme sind in einem Konfigurationszentrum zusammengefasst, womit nur eine Installation nötig ist.

Handregler bietet sich der Infrarotanschluss an. Hier lassen sich die IRIS-Fernbedienungen von Uhlenbrock und die baugleichen PIKO-Geräte mit dem Namen Digi-Fern betreiben. Noch recht neu ist die Unterstützung der Märklin- und Trix-Fernbedienungen durch YaMoRC. In den preiswerten Startpackungen der Marken des Göppinger Marktführers befinden sich Infrarothandregler, die bis zu vier verschiedene Trieb-

fahrzeuge steuern können. Bei der Nutzung dieser Handregler an der Zentrale wird im Windows-Konfigurationsprogramm der YD7010 festgelegt, welche Adressen auf den Schiebeschaltern der Märklin-Infrarotregler hinterlegt sind.

Das integrierte YD9401-Modul ergänzt die Zentrale mit WLAN und unterstützt gleich mehrere Netzwerkprotokolle. Mit Z21, Lenz, LocoNet-over-TCP und WiThrottle



Die Digitalzentrale YD7010 besticht durch zahlreiche Schnittstellen und breite Kompatibilität, besonders nützlich ist die WLAN-Funktion.



YaMoRC bietet für Zentrale und Booster die Netzteile YD7460-15 und YD7460-18 mit Ausgangsspannungen von 15 Volt und 18 Volt an.



In der Software sind die YaMoRC-Produkte als 3D-Visualisierung abgebildet. Zur Konfiguration klickt man auf den entsprechenden Anschluss, womit sich ein Fenster mit den Einstellmöglichkeiten öffnet.

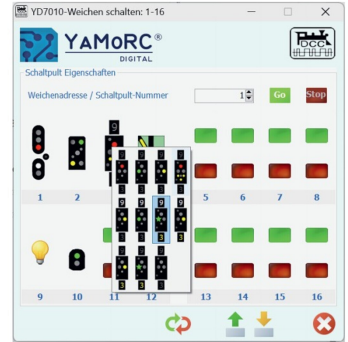
ist die YD7010 breit aufgestellt. Für den Fall der Anlagensteuerung empfiehlt sich dann üblicherweise, die Ethernetbuchse zu verwenden. Hier stehen alle Netzwerkprotokolle genauso bereit wie an der WLAN-Schnittstelle. Mehr für die Handsteuerung gedacht ist das WiThrottle-Protokoll, mit dem sich Handregler des amerikanischen Herstellers TCS und mehrere Smartphone-Apps nutzen lassen. Für direkte Verbindung zum PC bietet sich auch die Mini-USB-Buchse an, die sich an der Zentrale direkt neben der Buchse für den Netzteilanschluss befindet. Neben dem YD.Command-Protokoll für die YaMoRC-Verwaltungssoftware stehen hier das LocoNet- und das Lenz-Protokoll zur Verfügung.

Das Windows-Programm besteht aus einer 3D-Ansicht der Zentrale, bei der man auf die einzelnen Anschlüsse klicken kann, wo sich dann jeweils das passende Konfigurations- oder Steuerungsfenster öffnet. Hier gibt es viele spannende Dinge zu entdecken, die nicht jede aktuelle Digitalzentrale beherrscht. So wird beispielsweise das er-

weiterte Zuhördecoderformat unterstützt. Das Verfahren ist auch als DCCext bekannt und bietet wahlweise bei Weichen die Möglichkeit, eine Einschaltdauer direkt an den Decoder zu übertragen oder mit einem Befehl ein komplettes Signaltbild an den Decoder zu kommandieren. Auch Firmware-Updates werden mit der Software eingespielt.

Booster YD7403

Mit dem YD7403 bietet YaMoRC einen DCC-Booster an, der für den Ausbau vieler Digitalsysteme infrage kommt. Der Anschluss kann wahlweise per LocoNet-B, dreipoliger CDE-Schnittstelle oder ROCCO-Booster-Bus erfolgen. Ausserdem ist ein Sniffer-Anschluss vorhanden, der am Gleisausgang einer Digitalzentrale betrieben werden kann. Damit ist der Booster auch zur Erweiterung von DCC-Digitalsystemen geeignet, die keinen Boosteranschluss haben, wie zum Beispiel das Startersystem von Lenz. Alle Boosterengänge sind galvanisch isoliert. Blaue LEDs zeigen an, welcher Eingang genutzt wird. Zusammen mit



Die Softwareoberfläche zur Zentrale bietet auch Steuermöglichkeiten für Zuhördecoder.

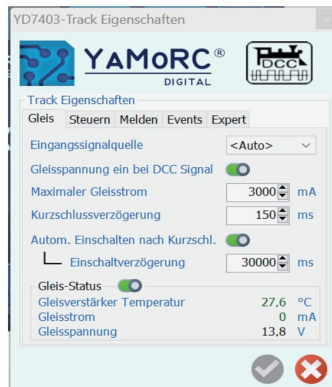
dem passenden Netzteil liefert der Booster bis zu 3,5 Ampere Strom am Gleisausgang. Die Spannung entspricht nahezu der Spannung des separat zu erwerbenden Netzteils. Die Taste am Booster ist im Auslieferungszustand so eingestellt, dass der Gleisausgang global an- oder ausgeschaltet werden kann. Bei Anschluss an das LocoNet bedeutet das, dass auch alle anderen Booster am LocoNet mitgeschaltet werden. Die Funktion der Taste ist konfigurierbar. Die Konfiguration des Boosters geschieht per ES-Link. Mit einer Windows-Software lassen sich alle Einstellungen des Boosters recht bequem am PC vornehmen. Neben Anpassungsmöglichkeiten zum Einschaltverhalten und zur Kurzschlusserkennung lässt sich einstellen, welche Daten der Booster über LocoNet versendet. Die Konfigurationssoftware einer YD7001-Zentrale kann diese empfangen und übersichtlich darstellen, was ein durchaus interessantes Feature ist, wenn man eine Anlage mit mehreren Boostern betreibt. Wird der Booster an einer Intellibox 2 oder Zneo verwendet, lassen sich die Boosterinformationen dort auch im Boostermenü anzeigen. Der Booster lässt sich per konfigurierter Zuhördecoderadresse ein- und ausschalten. Etwas ungewöhnlich ist die Möglichkeit, den Gleisausgang des Boosters ebenfalls über eine Zuhördecoderadresse umpolen zu können. Damit bietet sich die Möglichkeit, Kehrschleifen von einer PC-Software steuern zu lassen und den Booster abhängig vom Passieren eines Melders umzupolen.

Kehrschleifenmodul YD7432

Grundsätzlich kann man drei Arten von Kehrschleifenmodulen unterscheiden. Es gibt welche, die innerhalb der Kehrschleife den Kurzschluss enorm schnell erkennen und umpolen. Andere können mit Kontakten oder Sensoren feststellen, dass ein Zug fährt und eine Umpolung nötig ist. Die dritte Kategorie beherrscht beide Metho-



Der YD7403 als Booster für alle DCC-Zentralen mit galvanisch entkoppelten Eingängen.



Mit dem Konfigurationsprogramm lassen sich etliche Dinge am Booster einstellen.

den. Zu dieser gehört das Reverser-Modul YD7432 von YaMoRC. Im vorgesehenen Aufbau werden zwei Sensorabschnitte – jeweils auf dem geraden Strang und auf dem Abzweigstrang der Weiche – eingebaut und an das Modul angeschlossen. Dazwischen befindet sich ein langer Abschnitt, der auch vom Kehrschleifenmodul versorgt und entsprechend der Fahrtrichtung umgepolt wird. Alle drei Abschnitte sind mit Rückmeldefunktionen ausgestattet und melden ihre Belegungen über das LocoNet. Die Rückmeldeadressen sind im Konfigurationsprogramm einstellbar. Ausserdem sind diese drei Abschnitte ein gemeinsamer Abschnitt des eingebauten RailCom-Detektors. Über das LocoNet werden die DCC-Adresse und die Fahrtrichtung der Lok gemeldet, die sich in der Kehrschleife befindet. Per RailCom werden auch die Ist-Geschwindigkeit der Lok und die vom Decoder gemeldete Signalqualität ermittelt.

Über LocoNet erfolgt das Stellen der Einfahrweiche zur Kehrschleife. Für komplexere Gleissituationen können bis zu drei Weichen angesteuert werden. Ebenfalls für diesen Fall lassen sich bis zu sechs zusätzliche Sensorabschnitte auswerten, die das Umpolen des mittleren Abschnitts bewirken. Das Kehrschleifenmodul muss dazu am LocoNet angeschlossen sein. Ausserdem müssen sich dort auch die auszuwertenden Gleisbelegtmelder befinden.

Der Zustand des Moduls wird über mehrere LEDs angezeigt. Am Gehäuse befindet sich auch ein Taster, mit dem sich der mitt-



Auch die Konfiguration des Kehrschleifenmoduls von YaMoRC erfolgt mittels Windows-Software. Dies geschieht über den ES-Link mit einem mechanischen Adapter und einem USB-Interface.

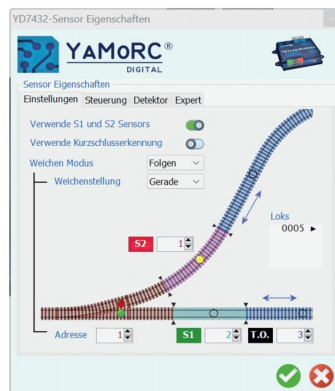
lere Abschnitt manuell umpolen lässt. Das kann nach einer Entgleisung sinnvoll sein. Sofern keine Weiche umgestellt werden muss, weil sie sich von der stumpfen Seite auffahren lässt oder vom Steuerprogramm gestellt wird, kann das Modul auch ohne LocoNet-Anschluss betrieben werden. Bei Bedarf kann hier eine Polarität vorgewählt werden, was den Verkabelungsaufwand reduziert. Das Modul kann mit einer Dauerstrombelastung von 2 Ampere betrieben werden. Bei 2,5 Ampere erfolgt eine Überlast- respektive eine Kurzschlusserkennung, die zum Umpolen des mittleren Abschnitts genutzt werden kann oder zur Sicherheitsabschaltung führt.

Servodecoder YD8248

Direkt im Auslieferungszustand lassen sich bis zu vier Servos anschliessen. Diese werden mit den bei Servos üblichen dreipoligen Buchsenleisten an entsprechende dreipolige Steckkontakte des Decoders angeschlossen. Zwei der drei Leitungen dienen der Stromversorgung. Die dritte Leitung ist die Datenleitung, auf der die pulsweitenmodulierten Stellinformationen für die Servoelektronik übertragen werden. Alle handelsüblichen Servos sind mit Steckverbindern ausgestattet, die sich direkt anstecken lassen. Je nach Ausführung des Servos kann es sein, dass dieser ganz ordentlich Strom verbraucht. Der



Einstellungen des YD7432 werden über ES-Link am PC vorgenommen. Dank LocoNet-Anbindung werden die erfassten RailCom-Meldungen im Kehrschleifenabschnitt im PC-Programm angezeigt.



Triebfahrzeuge werden in der Kehrschleife erkannt, sofern der Decoder RailCom unterstützt.

Servodecoder kann den Strom problemlos liefern, benötigt aber selbst eine Stromversorgung. Diese kann an einer zweipoligen Schraubklemme auf der Rückseite des Decoders angeschlossen werden. Der Baustein zeigt sich recht flexibel und akzeptiert Gleichspannung, Wechselspannung und Digitalspannung. Die beste Lösung ist eine Gleichspannung von 12 Volt.

In den Werkseinstellungen ist der Decoder auf die Adressen 1 bis 8 eingestellt, deren Änderung sehr einfach ist: Der Decoder muss mit dem Digitalsystem verbunden sein, und dieses muss Zubehörsellbefehle im DCC-Protokoll senden. Drückt man jetzt den Programmierertaster, dann wird der nächste Stellbefehl als neue erste Adresse des Decoders übernommen. Die folgenden

sieben Adressen werden automatisch für die weiteren Ausgänge des Decoders übernommen. Neben den vier Ausgängen für den Anschluss von Servos sind dies acht weitere Ausgänge, die zum Anschluss von vier zweibegriffigen Lichtsignalen oder auch von Magnetspulen antrieben genutzt werden können.

Zur Ergänzung des YD8248 bietet YaMoRC die Platinen YD8290 und YD8291 an. Diese Platinen können als Alternativen an den acht zusätzlichen Ausgängen angeschlossen werden. Je Platine werden vier Ausgänge benötigt. Die Platine YD8290 bietet vier Relais mit je einem Umschalter und lässt sich damit als potenzialfreier Schaltdecoder einsetzen. Einer der naheliegenden Einsatzfälle ist die Verwendung als Herzstückpolarisierung, wenn die vier Servoausgänge des Decoders Weichen steuern. Die Platine YD8291 kann vier weitere Servos ansteuern. Setzt man zwei von diesen Platinen am YD8248 ein, dann kann der Decoder zwölf Servos ansteuern.

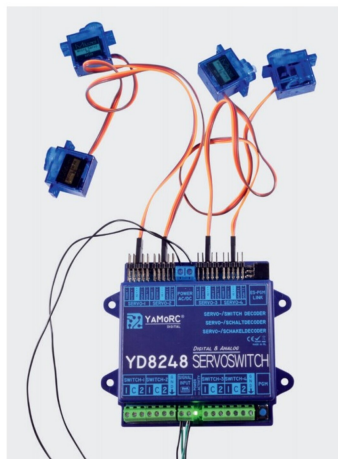
YD8248 mit Tastern und Potis

Auf der Rückseite befinden sich neben den Anschlüssen für die Servos weitere Steckverbinder. Wie bei anderen Herstellern auch üblich, lassen sich hier Taster zum Umstellen der Servos anschließen. Damit ist auch ein Betrieb ohne Digitalsystem möglich. Benötigt wird dann nur die Stromversorgung. Je direkten Servoausgang sind

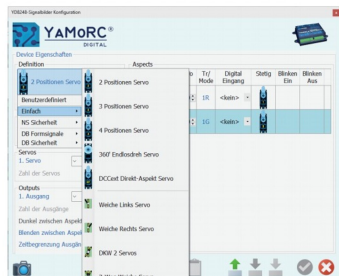
bis zu vier Taster möglich, sodass bis zu vier Servopositionen angefahren werden können. Alternativ ist auch der Anschluss eines Potentiometers möglich. Ähnlich wie bei einem Servotester kann mit dem Poti der Servo stufenlos bewegt werden. Da auch Anschlüsse für 5 Volt und GND vorhanden sind, kann man anstelle der Taster auch Lichtschranken und ähnliche Aufbauten anschließen und mit diesen die Servos direkt ansteuern.

Die Konfiguration per Windows-Software erfolgt über den ES-Link und bietet umfangreiche Einstellungsmöglichkeiten für alle Dinge, die man sich im Zusammenhang mit Servos vorstellen kann. Neben der Stellgeschwindigkeit lassen sich je Servo drei Stellpositionen definieren. Auch Dinge wie Nachwippen, eine Trägheit beim Loslaufen oder ab wann der Servo mit Strom und Servopulsen versorgt werden soll, können eingestellt werden. Einige etwas ungewöhnliche Dinge sind hier auch möglich: So kann man beispielsweise jedem Servo eine DCC-Lokadresse zuweisen. Der Decoder steuert dann den Servo in Abhängigkeit von der eingestellten Fahrtrichtung und der Geschwindigkeit. Die Lokadresse muss dafür im 128-Fahrstufen-Modus des DCC-Protokolls angesteuert werden.

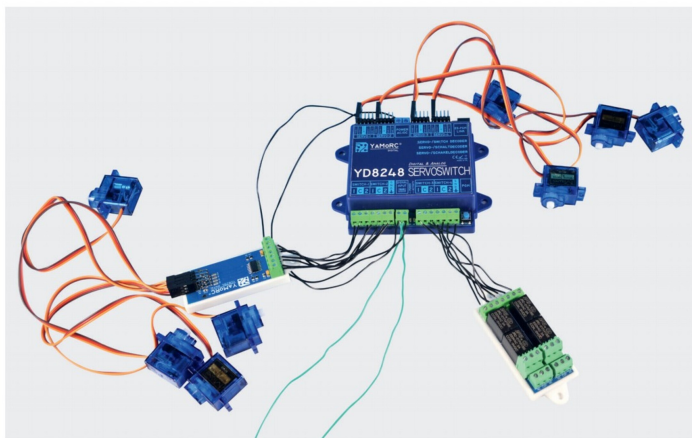
Neben den normalen DCC-Zubehörsellbefehlen wird auch das erweiterte DCC-Zubehörsellformat unterstützt. Dies lässt sich sowohl für die Servos als auch für die



Am Servodecoder können bis zu vier Servos direkt mit Steckern angeschlossen werden.



Die PC-Software bietet viele Einstellungsmöglichkeiten für den Servodecoder YD8248.

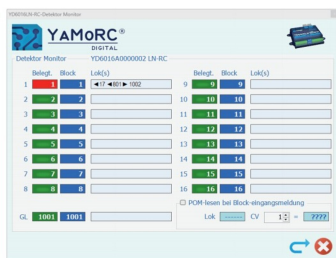


Mit zwei angesteckten Servoerweiterungen lassen sich bis zu zwölf Servos ansteuern. In der abgebildeten Konfiguration sind acht Servos und vier Relais angeschlossen, die angesteuert werden.

zusätzlichen Ausgänge nutzen. Dabei ist auch die Konfiguration von Signalbildern für verschiedene Signalsysteme möglich.

RailCom-Gleisbelegmelder YD6016LN-RC

Bereits seit dem Start von YaMoRC warteten LocoNet-Fans sehnsüchtig auf den angekündigten RailCom-Belegmelder, da es derzeit praktisch keine anderen RailCom-Module für das LocoNet gibt. Nun ist der neue YD6016LN-RC da, und ein erster Test bestätigt die in den Melder gesetzten Hoffnungen. Das Gerät ist mit 16 Gleisabschnitten ausgestattet, die nicht nur Belegmeldungen erkennen, sondern auch RailCom-Nachrichten detektieren und dabei die Funktionen eines lokalen RailCom-Detektors haben. Ein 17. Abschnitt kann Belegt-



Am PC werden die vom Rückmelder erkannten Loks im entsprechenden Abschnitt angezeigt.



Im Softwarefahrregler der Zentrale werden RailCom-Nachrichten des Decoders angezeigt.



Mit dem Rückmelder lassen sich auch CVs im laufenden Betrieb auf dem Hauptgleis auslesen.

meldungen und RailCom-Nachrichten erfassen, hat aber die Funktion eines globalen RailCom-Detektors. Für die Detektierung von Belegmeldungen kommt das Stromfühlerprinzip zum Einsatz. Ein Stromverbrauch von 3 mA reicht bereits zum Ansprechen des Melders aus. Alle Meldungen werden vom Gerät über das LocoNet weitergeleitet. Die beiden LocoNet-Anschlüsse sind parallel geschaltet und erlauben so eine effiziente LocoNet-Verkabelung.

Der YD6016LN-RC ist mit einer Mini-USB-Buchse ausgestattet, die nicht galvanisch vom Melder getrennt ist. Daher muss man bei der Benutzung aufpassen: Wenn man ganz sicher gehen will, dann setzt man entweder einen USB-Isolator ein oder benutzt einen Laptop im Akkubetrieb ohne angeschlossenes Netzteil und beachtet, dass der Rechner nicht noch über eine andere Verbindung mit der Modellbahn verbunden

ist. Wird ein PC mit Netzanschluss eingesetzt, dann darf der Gleiseingang nicht mit der Digitalzentrale verbunden sein.

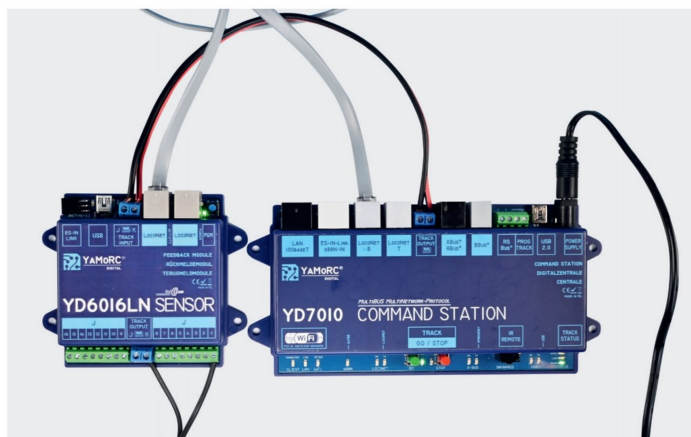
Wie bei YaMoRC üblich, gibt es ein kostenloses Konfigurationsprogramm für Windows, mit dem sowohl Firmware-Updates als auch alle Einstellungen vorgenommen werden. Das Programm zeigt eine 3D-Darstellung des Belegmelders, in der man einfach auf den gewünschten Bereich klickt. Dank der vorhandenen ES-Link-In-Buchse kann der YD6016LN-RC auch für die Konfiguration fast aller anderen YaMoRC-Module verwendet werden.

Die wichtigsten Einstellungen bei einem Gleisbelegmelder mit RailCom-Funktion sind die Rückmeldeadresse und die Blockadresse. Bei einer erkannten Belegmeldung sendet der Melder die eingestellte Rückmeldeadresse immer als Inputreport auf dem LocoNet. Wird per RailCom eine Decoderadresse erkannt, dann kommt eine zweite Nachricht hinzu.

Der neue YaMoRC-Melder kann auch alle Nachrichten im RailCom-Kanal 2 erkennen und entsprechend verarbeiten. Das hat mehrere Vorteile, denn so ist es möglich, in einem Abschnitt die Adressen von bis zu acht Lokdecodern zu erkennen. Ausserdem lassen sich weitere Informationen wie die Ist-Geschwindigkeit und die Qualität der RailCom-Erkennung detektieren.

Fast vollständige Produktpalette

Karst Drenth hat mit seiner noch vergleichsweise jungen Digitalmarke YaMoRC mächtig Tempo gemacht und bietet nun ein nahezu vollständiges Digitalprogramm an, dass sich sehen lassen kann. Ein paar Kleinigkeiten werden in den nächsten Monaten noch dazukommen, und dann fehlen eigentlich nur noch Lokdecoder. Diese gehören aber derzeit nicht zu den Dingen, die YaMoRC als Neuheiten für die Zukunft plant.



Die natürliche Arbeitsumgebung des Gleisbelegrückmelders YD6016LN-RC ist die Digitalzentrale YD7010. Bei dieser muss für den Einsatz des RailCom-Melders der RailCom-Cutout aktiviert sein.



Bau | Praxistipp: Bäume zum Leben erwecken

Baumpflege mit der Kettensäge

LOKI-Autor Peter Marriott geht mit offenen Augen durchs Leben. Auf Reisen und Spaziergängen konnte er schon manche Beobachtung machen, die er später ins Modell umsetzte. Bei einem seiner Ausflüge bemerkte der passionierte Modellbauer, dass bei einigen älteren Laubbäumen wohl aus Sicherheitsgründen die Wipfel entfernt werden.

Die Idee für sein nächstes Projekt war damit geboren. In diesem Beitrag zeigt er uns, wie aus Draht und Flockage ein solcher «verjüngter» Baum selbst gebaut werden kann.

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

Bei einem Spaziergang fiel mir auf, dass bei einigen älteren Laubbäumen die Wipfel entfernt worden waren, vielleicht aus Sicherheitsgründen, wegen einer Krankheit oder eines Blitzeinschlags. Ich beschloss, eine Szenerie im Modell nachzustellen, in der ein Baumchirurg dabei ist, tote Äste an der Spitze eines Baumes zu entfernen, während seine Mitarbeiter sie am Fuss des Baumes wegräumen.

Nachdem ich einen Haufen Zweige aus dem Garten gesammelt hatte, wählte ich für den Baumstamm den Zweig aus dem robustesten Holz, das Bohrungen aushalten und verdrehte Drahtäste aufnehmen würde. Verschiedene Stücke von 1,0-mm-Draht wurden mit einer Zange auf die passende Länge geschnitten, dann bohrte ich Löcher in den Stamm, den ich dafür in den Schraubstock spannte. Das Verdrehen der Drahtstücke ist etwas schwierig für die Finger, daher habe ich zur Herstellung der Zweige eine kleine Zange verwendet. Die verdrehten Drahtstücke wurden mit einer Mischung aus braunem Streumaterial von NOCH und «Mod Podge Matte Medium» (einer Art Weissleim,

Benötigte Werkzeuge

- Handbohrer mit \varnothing 1,0 mm
- Pinsel
- Kleine Schere
- Kleiner Schraubenzieher
- Minibohrer, um die Löcher in der Grundplatte zu bohren, durch die die Drähte geführt werden
- LötKolben, wenn die Drähte auf dem Modul verlängert werden müssen

Benötigtes Material

- Busch, Art.-Nr. 7971, Baumpflege
- NOCH, Art.-Nr. 12843, Holzfäller
- Unparfümiertes Haarspray mit Extrahalt
- Woodland Scenics «Scenic Glue»
- Woodland Scenics «Fine Turf» in verschiedenen Farben
- Zweige aus dem Garten
- Polyfasern

NOCH, Art.-Nr. 12843, Holzfäller



Busch,
Art.-Nr. 7971,
Baumpflege

der jedoch matt trocknet) überzogen und die Zweige mit Woodland Scenics »Scenic Glue« in den Löchern fixiert.

Als Nächstes habe ich braune Polyfasern mit den Fingern zu dünnen Geflechten zu rechtgezupft und auf die Zweige geklebt. Nachdem der Kleber getrocknet war, besprühte ich den oberen Teil des Baums an einem gut belüfteten Ort (draussen im Garten) mit Haarspray mit extrastarkem Halt. Ich achtete darauf, dass jedes Stück in verschiedene Richtungen besprüht wurde, um viel Kleber auf die feinen Äste aus Polyfasern zu bekommen. Während der Kleber noch feucht war, wurde feines Streumaterial aufgestreut. Ich habe nicht nur eine Farbe des Streumaterials verwendet, sondern die Farben gemischt, damit das Laub nicht zu einheitlich aussieht. Hauptsächlich habe ich die feinste Sorte Streumaterial verwendet, aber auch etwas von der zweitfeinsten Sorte beigemischt, um die Struktur zu verbessern. Dann habe ich den Baum vollständig trocknen lassen und ihn am nächsten Tag gepflanzt, indem ich ein Loch in die Schaumstofflandschaft gestochen und den Stamm hineingedrückt und mit ein paar Tropfen Weissleim befestigt habe.

Baumfäller mit Sound von NOCH

NOCH bietet verschiedene H0-Figursets mit Soundeffekten an. Das hier verwendete Set (Art.-Nr. 12853) besteht aus sechs bemalten Holzfällerfiguren sowie einem Lautsprecher und einem fertig verdrahteten Soundmodul. Eine ausführliche Anleitung mit einem Schaltplan wird mitgeliefert. Am einfachsten ist es jedoch, die beiden Drähte an einen 16V-Transformator anzuschliessen und den Kettsägen zuzuhören!

Die beiden Drähte des Soundmoduls sind nur 8 cm lang und müssen daher in der Regel durch Anlöten von Litzen verlängert werden. Um die Geräusche zu hören, schliesst man den roten und den schwarzen Draht direkt an die beiden Zubehörgänge des Transformators an. Falls gewünscht, kann am roten Kabel ein Schalter angebracht werden, um eine Ein-/Aus-Funktion zu ermöglichen – man will ja auch einmal Ruhe. Um den Lautsprecher und das Soundmodul zu verstecken, können sie in einem Gebäude, unter der Modellbahnplatte oder unter Hecken und Laub angebracht werden. Der Lautsprecher wird mit zwei Befestigungsschrauben geliefert oder kann eingeklebt werden. Die Laut-

stärke des Lautsprechers kann bei Bedarf über einen Widerstand im Stromkreis gedrosselt werden. Dies ist eine sehr schnelle und einfache Möglichkeit, eine Anlage mit Soundeffekten auszustatten, die mit den mitgelieferten Figuren auch noch relativ preiswert erscheint.

Busch liefert eine Baumschnitt-Szene mit einem Baumpfleger in Sicherheitskleidung (Art.-Nr. 7971), der sich um mehrere mitgelieferte Kunststoffbäume mit einigen heruntergefallenen Ästen und heruntergefallenem Laub kümmert. Das Set wird komplett mit einer Leiter geliefert.



Von den Baumpflegearbeiten völlig unbeeinträchtigt, schaukelt ein Mädchen am gesunden Baum nebenan.



Praxistipp

Ziehen Sie die Polyfasern sehr dünn auf, und besprühen Sie sie nur leicht mit Klebstoff. Wenn zu viel Kleber aufgetragen wird, bleibt zu viel Streumaterial hängen, und es sieht unrealistisch aus. Das Ziel ist es, die dünnen Fasern nicht ganz zu bedecken.

Verwenden Sie mindestens zwei verschiedene Grüntöne des Streumaterials für den Blatteffekt. Die Farb- und Texturvariation sieht dann viel besser aus, als wenn Sie nur eine Farbe aufstreuen.

Bild 1 Auf einem Waldspaziergang wurden vier Zweige gesammelt, um herauszufinden, welcher am besten geeignet ist, den Stamm eines Laubbaums darzustellen, bei dem die Spitze entfernt wurde. Ich wählte das kompakteste Stück Holz für den Baumstamm und formte die Spitze mit einem Bastelmesser ein wenig aus. Die anderen Zweige waren zerbrechlicher und wären vermutlich nicht stark genug gewesen, um das Bohren und das Hinzufügen von Ästen auszuhalten.

Bild 2 Es wurden sieben Äste mit Zweigen von zwei bis sieben Zentimetern Länge gedreht. Zum Ablängen der Drahtstücke wurde eine alte Zange verwendet. Um die Äste zu formen und zu verdrehen, wurde eine kleine Zange verwendet.



Bild 3 Um die gedrehten Drahtstücke zu bedecken, wurde etwas «Mod Podge» mit ein wenig braunem Sägemehl vermischt und auf den Ästen verteilt.

Bild 4 Mit einem 1,0-mm-Handbohrer wurden sieben Löcher in unterschiedlichen Winkeln in den Baumstamm gebohrt, um die Äste aufzunehmen.

Bild 5 Die Äste wurden in die Löcher geklebt; auf den herausgetretenen Kleber wurde etwas braunes Streumaterial von NOCH aufgetragen.

Bild 6 Um die Teile des Baumstamms und der Äste optisch an die Hauptfarbe des Stammes anzupassen, wurde eine passende Acrylfarbe verwendet.



Bild 7 Für dieses Projekt verwendete ich braune Polyfasern von Micro-Mark, weil ich eine Menge davon auf Lager hatte. Woodland Scenics stellt ein ähnliches Material in Grün her (Art.-Nr. FP178). Zum Verkleben eignet sich Weissleim am besten. Damit werden die Äste bestrichen.

Bild 8 Mit einer kleinen Schere wurden ein paar überschüssige Fasern von den Zweigen abgeschnitten, um dem Baum die gewünschte Form zu geben.

Bild 9 Danach sollten mit einem kleinen Schraubenzieher die Polyfasern auf den Zweigen des Baumes etwas «aufgeplustert» werden. Es wurde versucht, die Polyfasern so voluminös wie möglich erscheinen zu lassen, um dem Laub ein helleres Aussehen zu verleihen.

Bild 10 Haarspray mit extrastarkem Halt eignet sich hervorragend als Kleber für das Laub. In der Regel besprühe ich den Baum




etappenweise, trage dann eine erste Schicht Streumaterial auf, wiederhole den Vorgang mit etwas anderem grünen Streumaterial und versiegle ihn schliesslich mit einem dritten Hauch Kleber über den gesamten Baum. Dabei achte ich jedes Mal darauf, nur eine kleine Menge aufzustreuen, damit das Laub nicht zu dicht wird. Ein altes Sieb war sehr praktisch, um Fine Turf von Woodland Scenics vorsichtig aufzustreuen.

Bild 11 Dies ist der echte Baum, der mich auf die Idee brachte, diese Szene im H0-Massstab nachzubilden. Er steht in Dyrham Hall, einem sehenswerten Anwesen des National Trust in der Nähe von Bath, aber Bäume wie dieser sind in ganz Europa verbreitet.

Bild 12 Echte Zweige aus dem Garten sehen so viel realistischer aus als Plastikzweige. Zwei Holzfäller von NOCH kümmern sich um das gefällte Holz, bevor sie es vom Gelände abtransportieren.

Bild 13 Ein Mercedes-Lastwagen von Herpa transportiert das Holz von der Baustelle ab.

Bild 14 Der Baumpfleger von Busch entfernt die Spitzen der Äste, die als unsicher gelten. Er ist mit einem orangefarbenen Kletterseil ausgestattet, das ein Sicherheitsgeschirr darstellt. Dem Bausatz liegen Abbildungen bei, die zeigen, wie man die Seile korrekt anbringt. 





Es sind solch
kleine Geschich-
ten wie die Ret-
tung des kranken
Baumes, die einer
jeden Modelleis-
senbahnanlage
Leben einhauchen.



Besuch an der Fabrikstrasse 41–47

Dass Modellbahnanlagen nicht immer gross und zimmerfüllend sein müssen, ist auch die Ansicht von Bruno Niederhauser. Er hat sich auf kleiner Fläche ein Betriebsdiorama mit einer Museumsfeldbahn in Spur H0e gebaut. Diese kleine Welt ist gefüllt mit vielen Geschichten und Episoden, die der Alltag schreibt.



Von Bruno Niederhauser (Text/Fotos)

Bruno Niederhauser kommt aus dem Kanton Bern und hat sich ein kleines, aber feines Betriebsdiorama gebaut. Gezeigt wird eine eingestellte Feldbahn, die von einem Verein wieder zum Leben erweckt wurde. Spielen tut die Szene an der Fabrikstrasse 41–47. Das Betriebsdiorama misst 50 × 70 cm und wurde auf einen Holzrahmen aufgebaut. Für eine bessere Tiefenwirkung kam ein uni blauer Hintergrund zum Einsatz. Die darauf platzierten Gebäude sind alle im Eigenbau entstanden. Darum herum schlängelt sich eine H0e-Feldbahn. Wichtiger sind jedoch die darauf stattfindenden Alltagsgeschichten.

Trotz Feierabend werden noch Arbeiten ausgeführt, während man im Vordergrund der Liebe frönt.

Der Überblick des Betriebsdioramas zeigt deutlich, auf welch kleiner Fläche alles angesiedelt wurde.







Noch heute führt die Museumsfeldbahn durch die Industriehallen der Zaunfabrik Hagmann.



Reger Andrang herrscht vor der Disco, die nicht nur nachts ein immenser Magnet ist.



In der einstigen Angestellten-siedlung wird grosser Wert auf einen gepflegten Vorgarten gelegt. Dabei liegt immer wieder ein Schwatz drin.

Ursprünglich wurde in der fiktiven Region Tonerde abgebaut und in der ortsansässigen Fabrik weiterverarbeitet. Als die Qualität der Erde schlechter wurde, musste der Betrieb notgedrungen eingestellt werden. Zeugen aus jener Zeit sind die beiden alten Gebäude, die verrosteten Loren und das Kamin hinter dem Fabrikgebäude. Allerdings wurden in Zwischenzeit die Gleise von einem engagierten Verein teilweise neu verlegt und ein Teil des alten Rollmaterials restauriert. Die so restaurierten Fahrzeuge kommen als Touristenbähnchen wieder zum Einsatz. Ab und zu wird dieses auch von der Zaunfabrik Hagmann genutzt. Das Fabrikgebäude diente diversen Kleinunternehmen, bis es ebenfalls von der Zaunfabrik übernommen wurde. Nun wird im besagten Gebäude das Material für die Holzzäune vorbereitet und zugeschnitten.

Soeben ist allerdings Feierabend, und die Mitarbeiter haben es eilig, nach Hause zu kommen. Einzig Fritz füllt mit dem Hubstapler noch den Holzvorrat für den nächsten Tag nach, während alle anderen Angestellten bereits gegangen sind.

Hinter der Zaunfabrik steht die alte Mühle. Auch diese wird inzwischen neu genutzt. Vor Kurzem wurde darin eine Disco eröffnet, die, wie es scheint, sogar tagsüber rege besucht wird. Dies wohl nicht immer zur Freude der Anwohner, genauere Angaben darüber sind allerdings (noch) nicht bekannt. Gleichwohl handelt es sich bei der Fabrikstrasse 41-47 um ein ruhiges und beschauliches Fleckchen Erde. 🚫



Feierabendzeit: Nun soll es möglichst schnell per pedes oder mit dem Velo nach Hause gehen.



Die beiden Herren genießen ihren Feierabend und lassen sich dabei nicht vom Dampfzug stören.

Porträt | Modellbahnwelt in den Epochen V und VI

Ein Stück Jura im Massstab 1:160

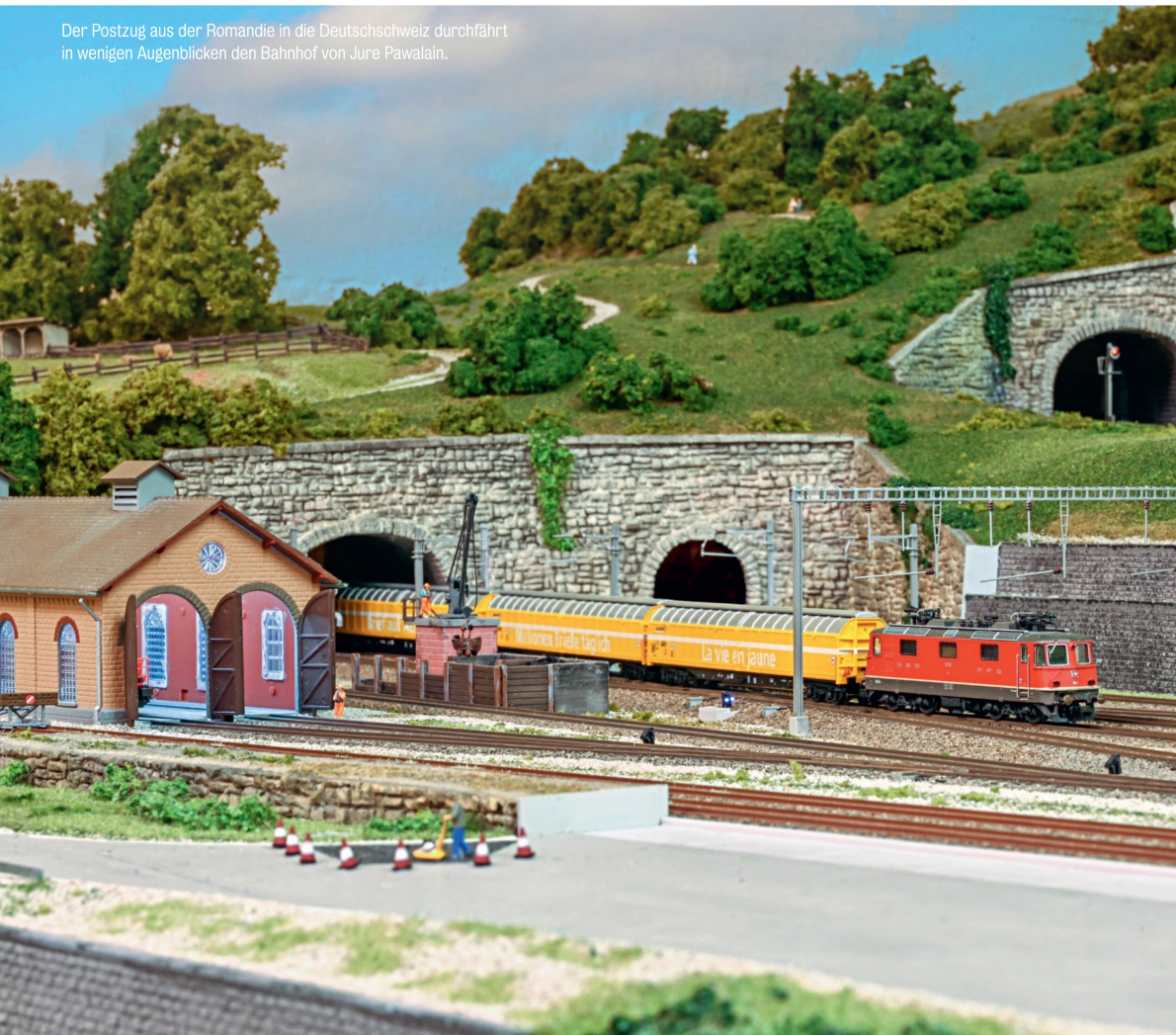


Während 20 Jahren arbeitete René Hägi an seiner Spur-N-Anlage, die er thematisch irgendwo im Jura angesiedelt hat. Auffallend an seiner Miniaturwelt sind vor allem die langen Panoramastrecken, eine realistische Gleisplanung und die Kunst, sie nicht zu überladen. Der LOKI öffnet der passionierte Modellbauer die Tür zu seiner Juralandschaft en miniature.





Die Spur-N-Modelleisenbahnanlage von René Hägi weist auf lediglich $3,6 \times 1,95$ Metern eine äusserst raffinierte Linienführung mit langen Kurven auf.



Der Postzug aus der Romandie in die Deutschschweiz durchfährt in wenigen Augenblicken den Bahnhof von Jure Pawalain.

Von Stefan Treier (Text/Fotos)

Eine Modelleisenbahnanlage ist auch immer ein Stück weit ein Sehnsuchtsort. So auch die Miniaturwelt, die René Hägi in den letzten 20 Jahren erschaffen hat. Sein Sehnsuchtsort liegt irgendwo im Schweizer Faltenjura, genauer gesagt in Jure Pawalain. So heisst der Dreh- und Angelpunkt seiner in den Epochen V und VI angesiedelten Spur-N-Anlage. Der an einer zweigleisigen Hauptstrecke gelegene siebengleisige Bahnhof mit Stichstrecke erstreckt sich weitläufig und dennoch

dezent über sein liebevoll gestaltetes Stück Jura. Überhaupt hat der Erbauer das Kunststück geschafft, auf einer Fläche von nur $3,6 \times 1,95$ Metern eine äusserst realistische Streckenführung mit sanften Steigungen und langen Kurven zu gestalten.

Gute Planung ist die halbe Miete

Schon bei der Planung seiner Anlage hat René Hägi versucht, an alle Eventualitäten zu denken. So hat er die Anlage bewusst modular aufgebaut, um sie bei einem allfälligen

Wohnungswechsel mühelos transportieren zu können. Ein Umstand, welcher der imposanten Modelleisenbahnanlage schon zweimal das Überleben gesichert hat.

Überhaupt hat sich der Modellbauer viele Gedanken zur Planung gemacht. Es wurde im Vorfeld eine Vielzahl an Anlagen studiert, analysiert und besichtigt, bevor er sich schliesslich mit Massstab, Kurvenlineal und Zirkel selbst an die Planung machte.

Schnell war Hägi auch klar, dass der Unterbau seiner Anlage in offener Rahmen-



Auf der untersten der drei Ebenen befindet sich eine der beiden grossen Paradenstrecken der Modelleisenbahnanlage.



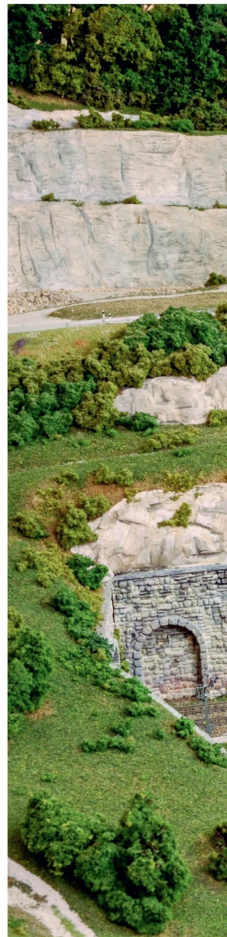
Klar ist, dass in der jurassischen Miniaturwelt in 1:160 ein richtiger Holztransportgüterzug der SBB nicht fehlen darf.



Auf der ganzen Anlage wurden Oberleitungsmasten gesetzt. Dass der Fahrdrat fehlt, stört nicht.



Die Felsformationen wurden auf Styrodurplatten aufgebaut und anschließend mit Gips überzogen und farblich behandelt.



bauweise erfolgen sollte, um so später im Falle einer Entgleisung oder eines technischen Problems optimalen Zugang zu den Schattenbahnhöfen zu erhalten.

Ein Stück Jura entsteht

Bei der Evaluation des Gleismaterials setzte sich das System Peco Code 55 durch, das ihm ermöglichte mittels Flexgleisen ein ansprechendes Gleisbild zu erstellen. Nicht weniger als 110 Meter wurden so auf einem 3 mm dicken Korkbett verlegt. Im siebengleisigen Bahnhof wurden 18 Weichen und 4 Doppelkreuzungsweichen verbaut,

auf Gleiswechsel auf der Strecke hat Hägi aber verzichtet. Um einen möglichst realistischen Eindruck des Trassees zu erschaffen, wurde zudem der ganze sichtbare Bereich mittels TT-Schotter der Firma Koemo eingeschottert. An Stellen, an denen im realen Betrieb eine erhöhte Verschmutzung durch Bremsablagerungen entsteht, wurde das Schotterbett entsprechend farblich nachbehandelt. Ausserdem wurden auf der gesamten Anlage Fahrleitungsjoche erstellt, aus Gründen der Betriebssicherheit hat René Hägi aber auf das Spannen eines Fahrdrabtes verzichtet.

Einen kleinen Kompromiss sei er auch bei den Signalen eingegangen. So seien im Bahnhof nur 19 Zwerge verbaut worden, für eine korrekte Signaletik wäre aber ein Vielfaches davon nötig gewesen. Ein Umstand, über den man aber zumindest aus Sicht des schreibenden LOKI-Redaktors getrost hinwegsehen darf.

Dass es dem Erbauer der Anlage nicht nur um den Fahrbetrieb geht, sondern auch darum ein harmonisches Gesamtbild zu erschaffen sieht man bestens an der Gestaltung der Landschaft. In einer jahrelangen Sisypusarbeit verwandelten sich aufei-



Der Detaillierungsgrad ist für eine Spur-N-Anlage äusserst hoch.



Die Ostschweizer Regionalbahn Turbo stösst sogar bis in den Jura vor.



Insgesamt stehen auf der Anlage zehn verschiedene Güterzüge im Einsatz.


inander gestapelte Styrodurplatten zu einer realistischen Jurakette. Durch das Anlagenthema musste Hägi auch sehr viel Waldflächen erstellen. Während die ersten Reihen des Waldes aus kompletten Bäumen bestehen, setzte er für die nicht gut und nur von oben sichtbaren Bäume auf solche, die nur oben eine Krone aufweisen und im unteren Teil nur einen Stamm haben. Diese Herangehensweise hat ihm beim Beflocken nicht nur viel Zeit gespart, sondern auch einiges an Geld. Dem Resultat tut dieser Trick aber keinen Abbruch.

Zurücklehnen und geniessen

Betrieben wird die ganze Anlage von Beginn an digital. 3 Stromkreise und 37 Streckenblöcke sorgen für einen reibungslosen Betrieb auf der gesamten Anlage. Die Traincontroller-Software lässt dem Erbauer auch genug Zeit, den Bahnbetrieb ganz ohne sein Zutun geniessen zu können. Im Standardprogramm verkehren nicht weniger als 18 verschiedene Kompositionen. Er habe halt eine Vorliebe für Güterzüge, meint Hägi schmunzelnd. So seien auf der Anlage nur

fünf Personenzüge, drei S-Bahnen und zehn Güterzüge unterwegs. Für eine Runde über die im Hundeknochenprinzip aufgebaute Gleisführung braucht ein Zug gut fünf Minuten. Falls es ihm vor lauter Zuschauen aber doch zu langweilig würde, bestehe natürlich auch die Möglichkeit, die Anlage manuell zu betreiben.

Fazit

Sein oberstes Ziel, eine möglichst realistische Anlage zu bauen, hat René Hägi definitiv erreicht. Mit viel Liebe zum Detail und einem Hang zum Perfektionismus ist ihm eine Modelllandschaft im Massstab 1:160 gelungen, die ihresgleichen sucht. Im Gespräch mit dem LOKI-Redaktor sagt er aber auch, dass es doch einige Punkte geben würde, die er heute anders bauen würde. Etwas, woran er gar nicht gedacht habe, sei, dass durch die Holzbauweise doch auch ein Resonanzkörper entstanden ist, der teilweise unerwünschte Geräusche verstärkte. Aber schliesslich sei Modellbau ein stetiger Lernprozess, der dieses Hobby doch erst so richtig spannend macht. 





Der zweigleisige Viadukt auf der oberen Anlagen-ebene entstand in Holzbauweise.



Viele kleine Szenarien wie hier eine Schulreise hauchen der Spur-N-Anlage Realismus ein.



In den Gleisanlagen von Jure Pawalain darf selbstverständlich der Freiverlad für den Holztransport nicht fehlen.

Refit für die ROCO Am 4/4

Nachdem wir in dieser Ausgabe ausführlich über die Geschichte der Am 4/4 in der Schweiz berichtet haben, zeigt uns Modellbauer Michel Laube, wie ein etwas in die Jahre gekommenes H0-Modell von ROCO wieder auf den aktuellsten Stand der Technik gebracht werden kann.



Foto: Michel Laube

Ein Kaffeehaus im Massstab 1:87

Beim Anlagenbau folgt irgendwann die Entscheidung, was für Gebäude verbaut werden sollen: Bausätze oder Eigenbauten? Bei Modellanlagen mit einem konkreten Vorbild kommt man meist nicht um den Eigenbau herum. Markus Schälli zeigt, wie man den regionalen Charme auf seine Modellanlage bringen kann.



Foto: Markus Schälli

Ein Leben umgesetzt in Spur 0

Willkommen in Neubrück / Pont Neuf, dem liebevoll gestalteten Herzstück der Spur-0-Anlage von Heinz Berger! In seiner umgebauten Garage erzählt der pensionierte Lokführer unzählige faszinierende Geschichten voller Nostalgie aus seinem Leben. Ein Besuch, der begeistert!



Foto: Hans Roth

**Ab 24. Oktober 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. 10 | 2025 (Oktober 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

Abonnemente und Preise: Einzelnummer Schweiz: CHF 15.50, Europa: EUR 12.90.

Jahresabo «Analog»: 11 Printausgaben inkl. E-Paper des aktuellen Hefts, CHF 140.-.

Jahresabo «Panorama»: 11 Printausgaben inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 160.-.

Jahresabo «Digital»: 11 E-Paper inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 140.-.

Auslandspreise: www.loki.ch

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. Publierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausgeschlossen ist auch eine Einspeisung in Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinediensten durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenanschrift sind leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.



Huttwiler Dampftage 2025 – Die Magie des Dampfes ruft!

Der Verein Historische Eisenbahn Emmental lädt Sie herzlich ein zu den Huttwiler Dampftagen 2025. Erleben Sie ein Wochenende voller Nostalgie, Technik und unvergesslichen Momente für die ganze Familie.

Datum: Samstag, 4. und Sonntag, 5. Oktober 2025 Jeweils 09.00–17.00 Uhr (Samstags Barbetrieb bis 22.00 Uhr)

Gastgeber: Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE)

Ort: Bahnhofstrasse 44d, 4950 Huttwil



Saisonende im Bahnpark Brugg

Sonntag, 12. Oktober 2025 – 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr



Mitfahrten beim Dampflokführer | Schienenvelfahrten
Führungen | Dioramen | Kaffeestube u.v.m.

Eintritt CHF 10.- Bitte ÖV benutzen, es gibt keine Parkplätze



Historic



Stellen Sie sich vor,
Sie bauen
alle Anlage, die Sie wollen –
ohne Hobbyraum!



Schicken Sie uns Ihre
Pläne
Ihre Traumanlage
unter:



TrainSetter GbR
info@trainsetter.de
www.trainsetter.de
Tel.: 0173 - 64 74 197
von 10 - 12 + 14 - 16 Uhr

Den Bahnkalender 2026 jetzt bestellen!

Semaphor Kalender Eisenbahn Klassiker 2026

Bereits zum zweiten Mal erscheint der Semaphor Kalender «Eisenbahn-Klassiker». In gewohnter Manier wurden wiederum interessante und bisher unbekannte Eisenbahnbilder aus vergangener Epoche ausgesucht. Sie stammen allesamt aus dem Archiv von SBB Historic, der Stiftung Historisches Erbe der SBB.

→ Umfang

12 Monatsbilder und zusätzliche Bilder zum Jahresanfang und Jahresende.

→ Preis

CHF 29.– zzgl. Porto- und Versandkosten

Stämpfli Verlag AG
CH-3001 Bern
+41 (0)31 300 63 25
www.semaphor.ch/
semaphor-shop

Einfach und
bequem online
bestellen



2026 Eisenbahn-Klassiker

semaphor

Faszination Modellbau



31. OKT. – 2. NOV. 2025

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr,
So. 9.00 – 17.00 Uhr

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinshelm GmbH · Gustav-Werner-Straße 6 · D-72636 Frickenhausen · T +49 (0)7025 9206-100 · F +49 (0)7025 9206-88100 · modelldbau@messe-sinshelm.de · www.messe-sinshelm.de



**Den Bahnkalender 2026
jetzt bestellen!**

LOKI Kalender Schweizer Bahnen 2026

Der LOKI Kalender «Schweizer Bahnen 2026» mit verschiedenen Zügen in helvetischen Landschaften ist schon so etwas wie eine lieb gewonnene Tradition. Auch dieses Mal stammen die Bilder vom bekannten Fotografen Dario Häusermann. Einmal mehr ist es ihm gelungen, interessantes Rollmaterial vor die Linse zu kriegen und fantastisch in Szene zu setzen.

→ Umfang

12 Monatsbilder und zusätzliche Bilder zum Jahresanfang und Jahresende.

→ Preis

CHF 29.– zzgl. Porto- und Versandkosten

Stämpfli Verlag AG
CH-3001 Bern
+41 (0)31 300 63 25
www.loki.ch/loki-shop

Einfach und
bequem online
bestellen



2026 Schweizer Bahnen

LOKI