

Wie ein Modell entsteht –
der Twindexx von ROCO

EW IV der RhB
von BEMO in 1:87

Lokdecoder XP
und XP S von PIKO





Foto: Stefan Wyss

Hoppla, Hoselupf

Immer wenn sich draussen langsam, aber sicher die Blätter an den Bäumen verfärben, beginnt für meine Redaktionskollegen und mich die Messesaison. Obwohl sie streng genommen seit dem Ausbleiben der Plattform der Kleinserie in Bauma nun doch ein wenig später als früher stattfindet.

Die Teilnahme des LOKI- und Semaphor-Teams mit einem eigenen Stand an Messen sowie die Organisation unserer eigenen Ausstellung zum Tag der Modellbahn in Bern ist für unser kleines Team jeweils ein gewaltiger «Hoselupf». Im Vorfeld solcher Events frage ich mich jeweils: Lohnt sich der ganze Stress zwischen der Produktion zweier LOKI-Ausgaben wirklich? Denn mit dem Wissen, dass bei der Teilnahme an Messen mein Stundenbudget regelmässig explodiert und die Arbeit in der Redaktion auch nicht weniger wird, darf ich mir diesen Gedanken ruhig erlauben.

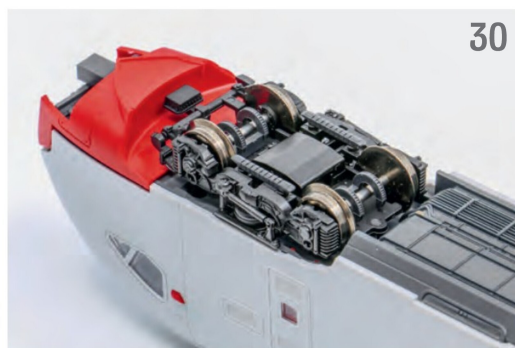
Doch wenn ich dann zusammen mit meinen Kollegen an unserem Stand stehe, ist dieser Gedanke wie weggeblasen. Denn der Austausch mit vielen unserer Leser ist nicht nur ein Aufsteller, sondern auch ein regelrechter Sammeltopf für neue Ideen und Beiträge. Auch der Austausch mit der Industrie ist ein nicht zu unterschätzender Faktor. Für mich ist es aber auch die Gelegenheit, meine Arbeitskollegen wieder einmal in echt zu sehen. Da sowohl wir drei LOKI-Herausgeber als auch mein Kollege vom Semaphor von zu Hause aus arbeiten, sehen wir uns oft nur im Videocall. Umso mehr schätze ich es, nach den langen und teils auch anstrengenden Messetagen (zum Glück haben wir zwei Barhocker) gemeinsam mit meinen Kollegen zu Abend zu essen.

Spätestens aber dann, wenn der Messestand wieder im Hochregallager steht und der Mietwagen zurückgegeben ist, stellt sich mir wieder die Frage: Lohnt sich das? Ich glaube, ich kann dies mit einem Ja beantworten. Umso mehr freue ich mich jetzt schon wieder auf den Tag der Modellbahn am 5. Dezember 2025 bei uns im Verlagsgebäude in Bern. Ich hoffe, Sie schauen auch vorbei.

Herzlichst, Ihr



Stefan Treier



Rollmaterial

- 18 Porträt**
Schweizer Schnellzugwagen in Spur 0
von Pesolillo SA
- 26 Porträt**
B 3/4 und Eb 3/5 von Aare Valley Models
in Spur N
- 84 Technik**
Lokdecoder XP und XP S von PIKO

Report

- 30 Szene**
ROCO-Twindexx in Spur H0
- 36 Rückblick**
Erinnerungen an die legendäre
Bahnverbindung nach Worb
- 42 Szene**
50 Jahre Brugger Modelleisenbahn-Club
- 48 Event**
Faszination Modellbau in Friedrichshafen
- 68 Vorbild & Modell**
RhB EW IV in H0m von BEMO

gedruckt in der
schweiz



@lokimagazin



@loki_magazin



@LOKI Magazin



@LOKI Magazin



Anlage

- 76 Bau**
Felsenkeller in verschiedenen Baugrößen
- 88 Porträt**
Modulanlage in der Baugröße H0

Markt

- 6** Marktspiegel
- 12** Neuheiten
- 15** Messetelegramm
- 54** Medientipps
- 56** Börse

Szene

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



Coverbild

Michel Laube ist schon lange im Modellbau tätig und hat sich bereits in verschiedensten Spurgrößen betätigt. Beim Bau seiner neuesten Modulanlage nach Vorbild einer SBB-Hauptstrecke im Massstab 1:87 lässt er seine ganzen Erfahrungen einfließen.

Foto: Michel Laube

H0 | Trix

SBB-Vectron nun auch in Gleichstrom



Nachdem im letzten Monat bereits die Wechselstromvariante des Märklin-Vectron von SBB Cargo den Weg in den Fachhandel gefunden hatte, konnte in diesem Monat die Gleichstromversion ausgeliefert werden. Die H0-Umsetzung der Güterverkehrslokomotive wird ausschliesslich in einer digitalen Variante mit Sound unter der Artikelnummer 25210 angeboten. Im Gegensatz zum Katalogbild trägt die Elektrolokomotive nicht die Betriebsnummer 193-051-0, sondern die 193-061-9.

Ebenfalls zur Auslieferung gelangte der Flachwagen Laads 800B der Transwaggon GmbH in rotbrauner Grundfarbgebung im Betriebszustand ab 2005 (Art.-Nr. 24428). Der Doppelwagen ist beladen mit vier VW-Lieferwagen und eignet sich zusammen mit dem Märklin 47430 hervorragend zur Bildung von Zügen, wie sie regelmässig das AMAG-Logistikzentrum im Birrfeld erreichen.

Erhältlich im Fachhandel.

N | Die Modellbahnwerkstatt

Höchstgelegener RhB-Bahnhof in 1:160

Mit dem Bahnhof Ospizio Bernina sowie dem Nebengebäude bietet die Modellbahnwerkstatt erstmals zwei Gebäudebausätze in N zum Thema Bernina an. Neben dem imposanten Bahnhofsgebäude Ospizio Bernina (Art.-Nr. 1575) wird auch das kleine Garagengebäude (Art.-Nr. 1576) angeboten. Die Modelle sind aus MDF, Sperrholz und Architekturkarton gefertigt. Die Mauerwerkstrukturen sind aufwendig graviert.



Interessenten wenden sich direkt an:
www.te-miniatur.de

Fleissiger Handwerker von Preiser



Unter der Artikelnummer 45520 bietet Preiser im Massstab 1:22,5 eine weitere Handwerkerfigur an. Diesmal hat sich die Kleinkunst-Werkstätte Paul M. Preiser des Berufs des Wagners angenommen. Das Set beinhaltet neben einer handbemalten Figur zwei Holzböcke, eine Schraubzwinge sowie einen Hobel und natürlich auch den zu erstellenden Handwagen.

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | ROCO

Feuerwerk der Lokomotiven



Zum Start in die Modellbahnsaison haben die Salzburger eine ganze Reihe an neuen Schweizer Lokomotivmodellen ausgeliefert. So fand mit der Re 460 028 «Seetal» seit Langem wieder einmal eine Version mit dem Schriftzug 2000 auf der Front den Weg in den Fachhandel. Auffallend an der ausgelieferten Maschine sind die neu grau lackierten Pantografen, die das Modell stimmiger aussehen lassen.

- Art.-Nr. 7500131: DC, analog
- Art.-Nr. 7510131: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 7520131: AC, digital/Sound

Im Doppelpack ausgeliefert wurden die beiden roten Re 4/4^{II} 11133 (ex Swiss-Express) und 11192 für die aktuelle Epoche mit Führerstandsklimatisierung. Beide Modelle weisen unterschiedliche Zugzielanzeigen im linken Frontfenster auf. Wäh-

rend die 11133 nach Buchs (SG) fährt, ist die 11192 nach Zürich HB unterwegs.

- Art.-Nr. 7500127: DC, analog
- Art.-Nr. 7510127: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 7520127: AC, digital/Sound

2004 erwarb die BLS von den SBB mehrere Lokomotiven des Typs Re 4/4^{II}. Da die Maschinen rasch für den Plandienst benötigt wurden, kamen sie noch im grünen Farbkleid und nur mit BLS-Aufkleber versehen zum Einsatz. ROCO hat nun die als Re 420 505 bezeichnete Elektrolokomotive in 1:87 ausgeliefert. Etwas gar auffallend silbrig sind bei der Modellumsetzung allerdings die Maschinenraumfenster geworden.

- Art.-Nr. 7500110: DC, analog
- Art.-Nr. 7510110: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 7520140: AC, digital/Sound

Der Doppeltaschengelenkwagen T3000e der Hupac SA wurde im Güterwagenprogramm ausgeliefert und ist mit zwei 45-Fuss-Wechselbrücken der Spedition Alberti e Santi (Art.-Nr. 6600137) beladen.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Clever Train Control

WLAN-Steuerung jetzt auch für die Spur N

Über die WLAN-Module von Pi-Data hatten wir zuletzt in der LOKI 2|2024 berichtet. Bauartbedingt waren die kleinsten Module bisher maximal in H0-Lokomotiven einsetzbar. Jetzt hat der Hersteller Pi-Data nachgelegt und den Lokdecoder noch weiter geschrumpft, sodass die neue S3-Serie nun auch in Spur-N-Loks Platz finden kann. Die neuen Module haben eine Grösse von $10,0 \times 20,0 \times 4,1$ mm und liegen damit nur knapp über der Normgrösse für Next 18-S. Über die SUSI-Schnittstelle lässt sich auch Sound nachrüsten.

An Anschlussvarianten gibt es NEXT18, NEM 651, NEM 652, Plux16 und eine Kabelversion. Damit empfiehlt sich die neue Modulfamilie auch für die Spur TT oder kleinere Spur-H0-Modelle. Die kleinen S3-Module verkraften Dauerströme bis zu 1 Ampere (3,5 Ampere Peak). Die Eingangsspannung kann zwischen 9 und 24 Volt liegen. Neben den Ausgängen für Vorwärts- und Rückwärtslicht stehen an den Modulen auch noch zwei weitere Steuerungsausgänge zur Verfügung.

Interessenten wenden sich direkt an:
rail4you.ch, Erich R. Iten, 5325 Leibstadt
www.rail4you.ch – www.ctc-system.de

H0 | Busch

Alle Jahre wieder

Auch dieses Jahr lanciert Busch auf die Weihnachtszeit ein neues Xmas-Diorama. Es ist bereits die 29. Auflage des jedes Jahr neu interpretierten Sammlerstücks, das in diesem Jahr eher speziell daherkommt. Der Santiglaus fährt mit seinem roten Land Rover Defender durch unwegsames Urwaldgelände und merkt gar nicht, dass er von einer Affenbande ausgeraubt wird (Art.-Nr. 7626).

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | ACME/KML

Für einmal mit schwarzem Schriftzug

Als Sonderserie für seinen Schweizer Importeur KML aus Rebstein fertigt der italienische Modellbahnhersteller ACME den Am 500 der SBB mit invertiertem Schrift-

zug. Bei dem unter der Artikelnummer 90268 angebotenen Eurofima-Wagen wurden versuchsweise die Wortmarke SBB CFF FFS sowie die technischen Anschriften in

schwarzer anstatt in der in diesem Farbschema üblichen weissen Schrift aufgebracht.

Exklusiv erhältlich
 im Schweizer Fachhandel.



H0m | Modellbau Laffont

Depot für die BVZ

Als Ergänzung zu den bereits seit 2023 erhältlichen Gebäuden rund um den Bahnhof Zermatt bietet Modellbau Laffont nun ein weiteres Ensemblemitglied in 1:87 an. Unter der Artikelnummer H10801 findet sich neu die dreigleisige Lok- und Wagenremise im Programm. Das Modell verfügt über sechs bewegliche Tore und wurde aus durchgefärbtem Architekturhartkarton hergestellt. Das 358 mm lange Gebäude ist zudem für die Aufnahme einer Oberleitung vorbereitet.

Interessenten wenden sich direkt an:

Modellbau Laffont, Stefan Laffont, Schlossparkstrasse 23, D-52072 Aachen
info@modellbau-laffont.de – www.modellbau-laffont.de



0m | Die Modellbahnwerkstatt

Bahnwärterhäuschen

Die Albulastrecke der Rhätischen Bahn zählt zu den beeindruckendsten Abschnitten der Bündner Staatsbahn. Entlang der Strecke wurden mehrere Bahnwärterhäuser in einer Einheitsbauweise errichtet. Eines davon steht beim Bahnhof Bergün direkt neben dem Bahnübergang. Die Modellbahnwerkstatt bietet das Holzhäuschen erstmals für die Spur 0m an. Das Echtholzmodell wird mit MDF-Teilen ergänzt und ist als Bausatz direkt beim Hersteller erhältlich (Art.-Nr. 110350).

Interessenten wenden sich direkt an: www.te-miniatur.de

H0 | Modellbahn Union

Filmklassiker in 1:87



Der Output an neuen Figuren, die der deutsche Modellbahnhändler Modellbahn Union an den Tag legt, ist beeindruckend. Die Liebe für Filme und deren Figuren ist dabei offensichtlich. So konnten in diesem Monat «Der Gendarm von St. Tropez» (MU-H0-W99035) sowie die beiden Hauptcharaktere aus dem Italowestern «Die rechte und die linke Hand des Teufels» ausgeliefert werden. «Der müde Joe» ist unter der Artikelnummer MU-H0-W99034 bestellbar, während «Der Kleine» die Artikelnummer MU-H0-W99033 hat. Passend zur Weihnachtszeit hat Modellbahn Union zudem ein Figurenset bestehend aus einem Pärchen, das im Pyjama gemeinsam seinen Christbaum schmückt, umgesetzt (Art.-Nr. MU-H0-W90159).

Interessenten wenden sich direkt an: www.modellbahnunion.com

H0 | Viessmann

Weitere SBB-Signale ausgeliefert

Derzeit läuft im Viessmann-Werk in Ungarn die Produktion der SBB-Signale des Typs N auf Hochtouren. Je nach Komplexität des Signals kann der Zusammenbau schon mal gut eine Stunde dauern.

Neben dem bereits länger lieferbaren Ausfahrtsignal fanden nun zwei weitere Signale den Weg in die Regale des Fachhandels.

- Art.-Nr. 04622:
Vorsignal, SBB Typ N
- Art.-Nr. 04632:
Blocksignal, SBB Typ N

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Preiser

RhB-Personal in 1:87

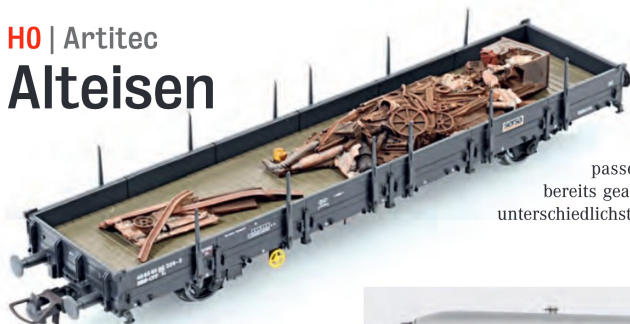
Als Neuheit für dieses Jahr angekündigt und bereits ausgeliefert hat Preiser zwei Figurensets mit Personal der Rhätischen Bahn. angeboten werden ein Dampflokführer und ein Heizer im Zweier-Set (Art.-Nr. 28276) sowie ein Fünfer-Set mit Lokführer, Gleisarbeiter, Kondukteur und Zugschef sowie einem Bahnhofsvorstand mit Abfertigungskelle (Art.-Nr. 10814). Die Figuren wurden von Hand bemalt und sind äusserst sauber verarbeitet. Schon bald dürften sie wohl unzählige Perrons und Führerstände von Dampflokomotiven auf so mancher Bündner Modelleisenbahnanlage beleben.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | Artitec

Alteisen



Unter der Artikelnummer 28.124 findet sich im Programm des niederländischen Zubehörspezialisten Artitec eine auch für Schweizer Bahnwagen passende Schrottbeladung. Das aus Resin hergestellte und bereits gealterte Ladegut eignet sich hervorragend zur Beladung unterschiedlichster Bahndienstwagen.

Erhältlich im Fachhandel.

IIIm | LGB

Das Duo der Stahlwagen

Richtig Schwung aufgenommen hat die Auslieferung der roten RhB-Stahlwagen in verschiedenen Ausführungen. Nach dem Erstklasswagen (siehe LOKI 11 | 2024) wurden nun auch der B 2283 mit Klappfenstern (Art.-Nr. 31526) sowie der B 2225 mit Senkfenstern (Art.-Nr. 31527) ausgeliefert. Letzterer wurde im Katalog noch mit der Wagennummer B 2230 angekündigt.

Ebenfalls verfügbar ist nun auch das Coop-Containerwagen-Set (Art.-Nr. 45889) mit zwei unterschiedlich gestalteten Motiven des Basler Detailhändlers.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Märklin

Einmal mit und einmal ohne Lieferwagen

Sowohl im Sortiment von Trix als auch von Märklin findet sich das Flachwagenpaar des Typs Laads 800B der Transwaggon aus Hamburg beladen mit vier Lieferwagen VW Crafter aus dem Programm von Schuco (Art.-Nr. 47430). Wie üblich bei Märklin ist das Modell grösstenteils aus Metall gefertigt und wird weitgehendst zugestrichelt ausgeliefert. Lediglich die Haltekeile für die Lie-



ferwagen müssen noch montiert werden. Der 32,4 cm lange Güterwagen ist unter der

Artikelnummer 47431 auch unbeladen erhältlich. **Erhältlich im Fachhandel.**

IIIm | Trainline 45

Rhätischer Rangiertraktor

In unserer letzten Ausgabe konnten wir Ihnen vom RhB Tmf 2/2 85 erst ein Bild des Prototyps zeigen. Nun hat das Team um Maik Schröder den orangenen Rangiertraktor ausgeliefert. Das 2,1 Kilo schwere Modell wird von zwei Mabuchi-Motoren angetrieben und weist 14 verschiedene LED-Lampen auf. Ein gepulster Verdampfer sorgt zudem für einen realistischen Dieselausstoss. Der Einsatz des flinken Traktors ist ab einem Mindestradius von 600 mm möglich.

- Art.-Nr. 2050200: analog/digital
- Art.-Nr. 2050202: digital/Sound

Erhältlich im Fachhandel.


H0 | BRAWA

Smart-GigaWood-Wagen ausgeliefert

Die österreichische Firma InnoFreight wurde 2002 gegründet und entwickelt innovative Lösungen für den Gütertransport auf der Schiene. Im Jahr 2018 machte sich InnoFreight mit der Vorstellung des neu entwickelten Smart-GigaWood-Wagens, der ab

2019 in Serie produziert wurde, an die Revolution des Transports von Rundholz. Inzwischen sind mehr als 350 Wagen auf den Schienen Europas unterwegs. BRAWA hat dieser Tage mit der Auslieferung des sechsschichtigen Wagens mit der Betriebsnummer

35 81 4657 345-8 begonnen (Art.-Nr. 50803). Ab Werk ist der mit einer Dreipunkte-Drehgestellagerung ausgestattete Güterwagen als unbeladenes Modell erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.



Neuheiten

Ankündigungen und News

N | PIKO / ARWICO

Zugkraft Aargau in Spur N rollt an

Als ARWICO in Zusammenarbeit mit PIKO im Herbst 2024 das Wagenset «Zugkraft Aargau» in H0 ankündigte, träumte wohl manch Spur-N-Bahner davon, dass es dieses Modell auch in der kleineren Spur geben sollte. Im Laufe dieses Sommers hielt sich dann hartnäckig das Gerücht, dass dies so sein wird. Nun hat ARWICO in seinem Magazin «Modell Depot» Ende Oktober das Gerücht bestätigt. Das fünfteilige Set (Art.-Nr. 94462), bestehend aus einem BDT, einem A und drei B, wird als Exklusivmodell in einer einmalig limitierten Auflage für die Schweiz produziert. Der Steuerwagen wird selbstverständlich mit Lichtwechsel und einer digital schaltbaren Führerstandsbeleuchtung ausgestattet (Funktionsdecoder Art.-Nr. 46212). Zudem gibt es für die Wagen separat erhältliche LED-Innenbeleuchtungen (Art.-Nr. 46292). Die Komposition verkehrte von Ende 1998 bis Ende 2004 auf der RegioExpress-Strecke Baden–Aarau. Die Zugslok war die im gleichen Design gehaltene Re 4/4^{II} 11181. Damit der Zug komplett wird, wäre nun Fleischmann gefordert, die Lok in diesem Design anzubieten. Bis zum Redaktionsschluss war darüber



indes noch nichts bekannt. Aber man kann sich mit einer roten Lokomotive vom gleichen Hersteller aushelfen, denn auch im Vorbild war die 11181 nicht immer am Zug.

Des Weiteren hat ARWICO ebenfalls als Exklusivmodell für die Schweiz den Chemiekesselwagen vom Typ Zaens in einer SBB-Version mit der Aufschrift «Wascosa»

angekündigt (Art.-Nr. 94405). Die Wagen werden dazu verwendet, unterschiedliche Chemikalien, z.B. Caprolactam, zu transportieren. Dazu passen auch die von PIKO als Neukonstruktion angekündigten Chemiekesselwagen «VTG» (verchromt, Art.-Nr. 40720) und «GATX» (silbrig, Art.-Nr. 40721). **Vorbestellbar im Fachhandel.**

Foto: Peter Hürzeler



N | KATO

Trans Europ Express aus Fernost

Für den kommenden April hat der japanische Modellbahnproduzent KATO den Trans Europ Express RAE II 1053 der SBB in der Spur N angekündigt. Das sechsteilige Set widerspiegelt den aktuellen Zustand des TEE-Zuges, wie er derzeit von SBB Historic eingesetzt wird. Angeboten wird die Komposition in einer analogen (Art.-Nr. 10-781) und einer digitalen Variante mit Sound (Art.-Nr. 10-782). **Vorbestellbar im Fachhandel.**

0 | Lenz

Sechs Versionen auf einen Streich

An der TrainExpo.ch im vergangenen Mai kündigte Lenz die Modellumsetzung der Re 4/4^{II} der SBB für die Spur 0 an. Dieser Tage informierte der deutsche Hersteller, welche Modelle er umsetzen wird. Neben den klassischen grünen und roten Maschinen wagt sich Lenz auch an die bunte, vom Aargauer Künstler Daniel Bourret gestaltete

Re 4/4^{II} 11181. Die Modelle werden ab Werk ausschliesslich in einer digitalen Version angeboten und verfügen unter anderem über motorisch angetriebene Pantografen. Als Liefertermin nennt Lenz Mitte 2026.

- Art.-Nr. 40344-01: 11164, grün, Ep. IV
- Art.-Nr. 40344-02: Nr. offen, TEE-Lackierung, Ep. IV

- Art.-Nr. 40344-03: 11181, Bourret, Ep. IV
- Art.-Nr. 40344-04: 11178, rot, Ep. IV
- Art.-Nr. 40344-05: 11161, grün, Ep. V, Klima
- Art.-Nr. 40344-06: 11215, rot, Ep. V, Klima

Vorbestellbar im Fachhandel.

Foto: Herbert Ampsler/Sig, Peter Hürzeler



Foto: Archiv LOKI Spezial

H0 | ESU/ARWICO

Eine Kultlok bereichert die H0-Welt

Zur grossen Überraschung aller Modellbahnfreunde wurde Ende November zur Faszination Modellbau in Friedrichshafen von ESU und seinem Schweizer Importeur ARWICO die Realisierung der SBB-Kultlokomotive Re 4/4^{IV} angekündigt. Wie bei ESU üblich wird auch die neuste Modellumsetzung wiederum vollgepackt mit allerlei Digitalfunktionen sein, mit beispielsweise

motorisch heb- und senkbaren Pantografen, Sounds wie Kurvenquietschen und verschiedensten Lichtfunktionen. Das Modell wird weitgehendst aus Metall gefertigt und von einem Glockenankermotor mit Schwungmasse angetrieben. Powerpacks sorgen dabei für eine unterbrechungslose Stromaufnahme des mit einem LokSound-5-Decoder ausgestatteten Modells.

- Art.-Nr. 31660: Re 4/4^{IV} 10103, rot, mit grossem SBB-Logo
- Art.-Nr. 31661: Re 446 448-3, rot, mit SÜDOSTBAHN-Schriftzug

Die Lokomotiven werden universell in AC und DC einsetzbar sein.

Vorbestellbar im Fachhandel.

Foto: Sig, Peter Hürzeler



Foto: ETH-Bibliothek, Bildarchiv

Ein Wagen verwittert wie das Original



Neben den im Frühjahr von LEMKE angekündigten vier SBB-Schiebewandwagen des Typs Hbbillns in Spur H0 wurde nun als Herbstneuheit vom Schweizer Importeur ARWICO eine weitere Variante vorgestellt. Im verwitterten Zustand wird der Hbbillns 455-3 für die aktuelle Epoche unter der Artikelnummer H45100 angeboten.

Vorbestellbar im Fachhandel.

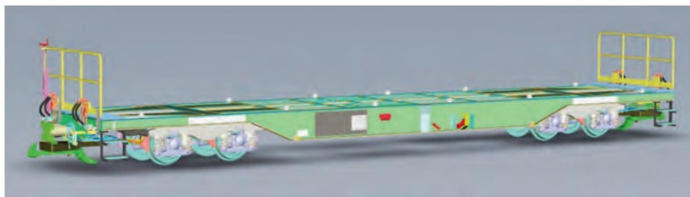
Modellbauschule mit der NOCH Academy

Für diejenigen, die bereits länger den Wunsch haben, an einem Seminar für Landschaftsbau teilzunehmen, aber dies aus zeitlichen oder geografischen Gründen nicht schaffen, für die startet NOCH einen weiteren Kurs in seiner Online-Academy. In den Tutorials mit dem NOCH-Chefanlagenbauer Florian Giwanski erlernen Sie, wie ein Diorama mit realistischen Kolorierungen, professioneller Begrasung und, als Königsdisziplin, dem Gestalten von Wasser entsteht. Das Online-seminar ist ausschliesslich in deutscher Sprache verfügbar und wird ab Dezember 2025 über die NOCH-Webseite buchbar sein.

Weitere Informationen: www.noch.de



Containertragwagen für den Garten



Der Schweizer Hersteller MK Modells wagt sich an sein nächstes Projekt. Als Messing-handarbeitsmodell sollen bereits im nächsten Herbst sechs verschiedene Varianten des RhB-Containertragwagens des Typs Sb ausgeliefert werden. Die 652 mm langen Wagen mit kugelgelagerten Achsen können ab einem Mindestradius von 652 mm eingesetzt werden. Die Container entstehen in Messing-Kunststoff-Bauweise.

- Art.-Nr. GW-2-10011: Sb 656 11, Traveco
- Art.-Nr. GW-2-10012: Sb 656 12, Volg
- Art.-Nr. GW-2-10013: Sb 656 13, Repower
- Art.-Nr. GW-2-10014: Sb 656 14, Repower
- Art.-Nr. GW-2-10015: Sb 656 15, Coop
- Art.-Nr. GW-2-10016: Sb 656 16

Interessenten wenden sich direkt an.
info@mk-modells.ch - www.mk-modells.ch

Messetelegramm

Neuheitenschau in Friedrichshafen

Die Faszination Modellbau in Friedrichshafen ist seit Jahren eine feste Grösse im Messekalendar der Schweizer Modelleisenbahnfreunde. Am Schwäbischen Meer lassen sich an den Ständen der Hersteller spannende Einblicke in den aktuellen Stand der angekündigten Neuheiten geben. Die LOKI-Redaktion mit einem Update vom Bodensee.



BEMO (H0/H0m)

Im nächsten Jahr feiert die Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) ihren 125. Geburtstag. Rechtzeitig auf das Jubiläum plant BEMO derzeit die Auslieferung des MOB-Paradezugs GoldenPass Express für die Spuren H0m und H0. An der Faszination Modellbau konnte BEMO bereits zwei weit fortgeschrittene Züge aus Serienteilen präsentieren. Wie BEMO-Geschäftsführer Volker Göbel gegenüber der LOKI ausführt, durchlaufen die H0-Modelle derzeit die letzten Fahrttests auf verschiedensten Anlagen, bevor anschliessend die Produktion aufgenommen wird. Begeistert von der Modellumsetzung zeigte sich auch der neue Generaldirektor der MOB Yves Marclay, der sich vor Ort seinen Zug genau anschaute.

Weitere Infos:

www.bemo-modellbahn.de

Fleischmann (N)

In grossen Schritten nähert sich die Auslieferung der im Frühjahr angekündigten Ae 610 487-1 von SBB Cargo in Spur N. In Friedrichshafen konnte Fleischmann ein Muster der überarbeiteten SBB-Lokomotive präsentieren. Beim Modell wurde unter anderem der Antrieb komplett überarbeitet sowie feinere Stromabnehmer verbaut. Die Auslieferung ist für Dezember/Januar vorgesehen.

Weitere Infos:

www.fleischmann.de

Hobbytrain (H0)

Im Frühjahr kündigte Lemke in Zusammenarbeit mit DEKAS für seine Marke Hobbytrain die Modellumsetzung der Schiebewandwagen Hbbiks-tt 305/Hbbilns für die Spur H0 an. In Friedrichshafen konnte Lemke erste bedruckte Muster des zweilachsiges Güterwagens präsentieren. Wie Produktmanager Sven Franz ausführt, verfügen die Modelle über Federpuffer und werden mit länderspezifisch unterschiedlichen Verriegelungen umgesetzt.

Weitere Infos:

www.lemkecollection.de





KATO (N)

Bei Erscheinen dieser Ausgabe der LOKI sollten die ersten Modelle des RhB-Krokodils aus dem Hause KATO bereits bei den Fachhändlern eingetroffen sein. Bei dem zur Intermodellbau in Dortmund angekündigten Spur-N-Modell der Ge 6/6' stehen besonders die feinen Pantografen äusserst positiv ins Auge. Ebenfalls konnten am Stand von KATO erstmals die grünen EW II-Personenwagen sowie der dazugehörige Gepäckwagen der Rhätischen Bahn gezeigt werden.

Weitere Infos:

<https://www.kato-eu.com>

Loco (N)

Der italienische Hersteller Loco präsentierte an der Faszination Modellbau weitere Varianten des SBB-Gepäcktriebwagens De 4/4. Nach dem im Jahr 2023 ausgelieferten grünen De 4/4 1679 folgen nun je eine blau-weiße und oxidrote Version. Für die Bildung eines Sulgerner Pendels werden zudem die grünen De 4/4 1680 und 1676 (Dummy) umgesetzt. Das mit einem Gehäuse aus Metall ausgestattete Modell (Dummy aus Resin) wird sowohl analog als auch digital umgesetzt und in der Schweiz über MK Modells in Gommiswald vertrieben.

Weitere Infos:

www.mk-modells.ch

Märklin (H0)

Mit grosser Spannung warten Modellbahner derzeit auf die Auslieferung der Swiss-Express-Modelle aus dem Hause Märklin. In Friedrichshafen zeigten die Göppinger ein Handmuster der Re 4/4^{II} 11141 sowie verschiedene kolorierte Wagenkästen noch als 3D-Muster. Aktuell nennt Märklin als Liefertermin den Dezember, man darf sich also auf die Weihnachtsferien freuen.

Weitere Infos:

www.maerklin.ch



PIKO (H0)

Etwas weiter sind PIKO und sein Schweizer Importeur ARWICO mit dem H0-Modell des RABDe 12/12 1101 der SBB. Hier konnten die beiden ein erstes, noch unlackiertes Muster des Mirage-Triebzuges aus der Serienproduktion zeigen. Auf das Erscheinungsdatum dieser Ausgabe sollte in Ettlingen ein erstes bedrucktes Serienmodell des Goldküsten-Express eintreffen. Wir hoffen, ihnen in der LOKI 1 | 2026 erste Bilder zeigen zu können.

Weitere Infos:
www.piko.de

Rivarossi (H0)

Der zur Hornby-Gruppe gehörende Modellbahnproduzent Rivarossi präsentierte an seinem Stand in der Zeppelinhalle ein erstes Bedruckungsmuster des Neigezuges ETR 470 der SBB im zweiten Design der ehemaligen Cisalpino AG. Das ansprechend umgesetzte Modell soll im kommenden Jahr zur Auslieferung gelangen.

Weitere Infos:
www.rivarossi.it

ROCO (H0)

ROCO präsentierte erste eingeflogene Serienmodelle des SBB-Paradezuges Twindexx in H0. Wie der verantwortliche Produktmanager Christian Auerwerk von der Modelleisenbahn GmbH ausführt, sind die Modelle derzeit auf dem Seeweg unterwegs aus dem ROCO-Werk in Vietnam nach Europa, sodass, wenn alles funktioniert, die Auslieferung noch in diesem Jahr beginnen sollte. Mehr zur Produktion des Twindexx lesen sie ab Seite 30 dieser Ausgabe.

Weitere Infos:
www.roco.cc



Smuth (Z/H0)

Stellvertretend für die vielen Hersteller im Zubehörbereich möchten wir auf das Programm von Smuth aufmerksam machen. Der deutsche Hersteller befasst sich seit geraumer Zeit mit dem Thema Lasercut und stellt neben Fahrbahnelementen in Spur Z auch verschiedene Gebäude im Massstab 1:87 her. Das Sortiment umfasst eine Vielzahl an unterschiedlichen Halbrbeliefwohn-

häusern, von denen derzeit nur ein sehr kleiner Teil im Webshop auffindbar ist. Wie uns das engagierte Team berichtet, sind derzeit auch Schweizer Gebäudemodelle in Planung. Abgerundet wird das H0-Sortiment mit Zäunen und Rohrbrücken für Industriegebiete.

Weitere Infos:
www.suesssmuth.shop



Porträt | Schweizer Schnellzugswagen in Spur 0 von Pesolillo SA

Zukunftsweisender Wagenstandard



Die Serie der dreiachsigen Schnellzugswagen war der erste Schritt der SBB, um eine Struktur in den durchmischten Wagenpark zu bringen. Die Pesolillo SA produzierte sämtliche Versionen der Serie in der von ihr gewohnten Qualität.



Von Urs Häni (Text/Fotos)

Es war nicht einfach: Nach der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) war die Vielfalt des Rollmaterials nur schwer überschaubar. Die vier grossen Privatbahnen, die Nordostbahn (NOB), die Schweizerische Centralbahn (SCB), die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) und die Jura-Simplon-Bahn (JS), sind selbst aus mehreren, kleineren Privatbahnen entstanden. Entsprechend zahlreich waren die unterschiedlichen Typen der Personenwagen. Zahlreiche Zweiachser – vor allem jene mit kurzem Radstand – durften nicht schneller als 60 km/h verkehren. Einige Wagen waren noch mit Ofenheizung ausgerüstet, und es gab noch solche ohne Heizung. Auch Toiletten waren Mangelware – rund die Hälfte aller Wagen fuhren ohne. Ganz zu schweigen von den Petrol- und Gaslampen, die zum Teil noch im Einsatz waren.

Mit der Steigerung der Geschwindigkeit der Züge gab es deutliche Probleme mit dem Wagenlauf. Selbst die Vierachser der alten Bauart genügten den Anforderungen nicht mehr. Immerhin gab es rund 800 Wagen, die in den zehn Jahren vor der Verstaatlichung beschafft wurden, meist Dreiachser. Aber zahlreiche ältere Personenwagen waren für einen effizienten Betrieb unbrauchbar. Allerdings: Um für das Erörtern eines Standards etwas Zeit zu gewinnen, wurden zur Not die geeignetsten Typen der ehemaligen Privatbahnen nachbestellt.

Doch 1906 war es so weit: Die SBB beschafften moderne, dreiachsige Personenwagen der Wagenklassen A, AB, B, BC und C. Reisezugwagen, die alle drei Klassen aufwiesen, waren den Vierachsern vorbehalten. Die neuen Wagen wurden in erster Linie für Schnellzüge gebaut und daher mit Faltenbälgen ausgerüstet, um für die Passagiere und das Personal den gefahrlosen Übergang von Wagen zu Wagen zu ermöglichen. Auch mussten sie der Höchstgeschwindigkeit der damals modernen A 3/5 der JS gerecht werden, die 100 km/h betrug. Die grössten Serien stellten mit 160



Seitengangpostwagen Z 630 aus der Zeit von 1908 bis 1918 mit goldenen Zierlinien.



Vorbildgerechte Detaillierung und saubere Beschriftung des Postwagens.

Einheiten die AB3ü und die C3ü mit 265 Wagen dar. Je 12 der AB- und 13 der C-Wagen wurden mit Vakuumbremsen ausgerüstet, um Durchläufe bis Wien zu ermöglichen. 20 A3ü, 70 B3ü und 40 BC3ü vervollständigten die Flotte.

Die Personenwagen wurden mit Gepäckwagen ergänzt. Im Gegensatz zur Gotthardbahn (GB) gab es im vorhandenen Wagenpark der SBB keine Gepäckwagen, die für den Schnellzugsdienst geeignet waren. Die vorhandenen Plattformwagen waren für den Schnellzugsdienst ungeeignet, vor allem auch für den gewünschten internationalen Verkehr. Die 245 F3ü der Serie 18211 bis 18435 erfüllten diese Anforderungen. Nach der Elektrifizierung wurden neben der Dampf- auch die elektrische Heizung eingebaut, und später erhielten einzelne Wagen zudem ein Zollabteil. Diese Wagen durften auch im benachbarten Ausland verkehren. 40 Wagen erhielten sogar den RIC-Status. 1908 und 1909 rundeten



Der Z 614 ab 1915 mit schwarzen Absetzlinien und nach wie vor mit einem Postschild aus Emaille.

20 Z3-Postwagen mit Seitengang und weitere 8 Z3ü mit Faltenbalg die Neubeschaffung der Dreiachsler ab.

Durch die feine Abstimmung der Wagenklassen liessen sich die Züge gemäss ihrer Nutzung zusammenstellen. Mehrklassige Wagen erlaubten es, Züge mit unterschiedlichen Zielorten zu bilden. Von den vier Privatbahnen, die 1902/03 in die SBB einfließen, machten die dreiachsigen Personenwagen rund 35 Prozent aus. Im Jahre 1913, nach der Beschaffung der neuen Wagen, waren es bereits 61 Prozent. Bis 1950 schrumpfte dieser Anteil auf Kosten der vierachsigen Wagen der neuen Bauart auf 41 Prozent. Auch die Nutzung der Wagenklassen verschob sich deutlich: Während im Gründungsjahr noch etwas über 5 Prozent der Passagiere die erste Klasse nutzten, waren es 1950 noch knapp über 1 Prozent. Das mag auch damit zusammenhängen, dass nach dem Ersten Weltkrieg der Einsatz von Erstklasswagen je länger, je mehr auf Eil- und Schnellzüge beschränkt war.

1913 nutzten 5,5 Prozent der Reisenden die erste, 22 Prozent die zweite und 73,3 Prozent die dritte Klasse. 1930 änderte die Nutzung auf 2,4, 15 und 82,6 Prozent, was sich 1940 mit 1,1, 13,0 und 85,9 Prozent nochmals zu den billigeren Klassen hin verschob. Das änderte sich auch in den 1950er-Jahren nicht wesentlich, weshalb 1956 alle europäischen Bahnen auf das Zweiklassensystem umstellten.

Anfang der 1920er-Jahre änderte die Beschriftung auf die heute als «alte SBB-Schrift» bezeichnete Schreibweise, also ohne Schatten, wobei auch die Absetzlinien und Kreiszeichen entfielen. Rund zehn Jahre später entfernte man die Faltenbälge, verlängerte aber zur Sicherheit die Führungs-



Der Z3 93 mit dem kleinen PTT-Logo und der Fahrberechtigung auf der französischen EST.



Der Z3ü 705 mit geschlossenen Übergängen, internem Seitengang und Postschild aus Emaille.



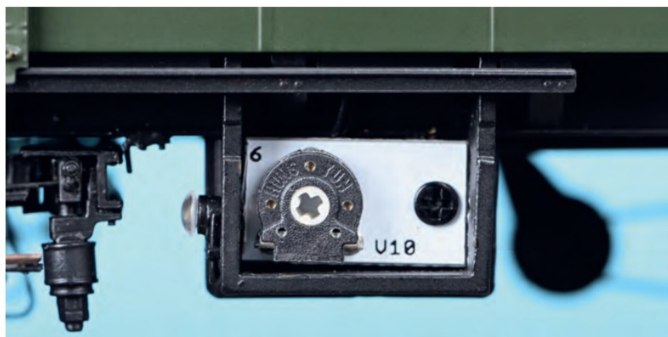
Der Z3ü 708 nun mit dem kleinen PTT-Logo und ohne die schwarzen Absetzlinien.



Der F3ü 18268 in der Ursprungsversion mit Schattenschrift, Absetzlinien und Kreiszeichen «3».



Der F3ü 18262 mit zusätzlichem Oberlicht für den Einsatz auf den Strecken der französischen PLM.



Mit dem Potentiometer in den Batteriekästen wird die Helligkeit der Beleuchtung reguliert.



Der F30-Gepäckwagen der Serie 18211 bis 18435, wie er zwischen 1920 und 1945 verkehrte.



Der F30 18279 mit hellgrauem Fahrwerk war zwischen 1934 und 1959 in Betrieb.



stangen der Übergänge, weil die Wagen nur noch in Lokalzügen verwendet wurden. Für Schnellzüge standen nun genügend Vierachser der neuen Bauart zur Verfügung, ab 1937 sogar die Leichtstahlwagen.

Die Modelle

Die Pesolillo SA produzierte die gesamte Wagenserie in einer hohen Qualität. Gesamthaft wurden 313 Wagen produziert. Selbst die Post- und Gepäckwagen fehlen nicht, auch nicht der AB3ü mit der Vakuumbremse. Daher lassen sich Schnellzüge aller Art bis in die späten 1930er-Jahre bilden. Die Versionen ohne Faltenbälge waren zwischen 1934 bis 1955 in Betrieb, wobei die epochalen Übergänge fließend verliefen. In dieser Zeit wurden sie für lokale Personenzüge eingesetzt. Einige der Wagen besorgten in den späten 1930er-Jahren den Personentransport in den Autozügen durch den Gotthardtunnel.

Die Detaillierung der Wagen lässt keine Wünsche offen. Vorbildgerechte Modellkuppungen, Federpuffer und magnetisch kuppelbare Faltenbälge sind selbstverständlich. Auch die verschiedenen, mitgelieferten Routentafeln haften magnetisch. Die Achsen sind mit echten Blattfedern abgedefert, wobei der A3ü mit den langen Federn besonders beeindruckt. Der Hersteller verspricht, dass die Wagen einen Radius von 1,8 Metern durchfahren, aber die Praxis zeigt, dass sie selbst 1,6 Meter problemlos meistern. Möglich macht das die leichtgängige Schiebemechanik der Mittelachse.

Die SBB beschafften lediglich 20 Erstklasswagen, hier der A3ü 602 in der Ursprungsversion.

Besondere Aufmerksamkeit wird jeweils der Beleuchtung zuteil. Diese geschieht durch warmweisse LEDs, die über ein Potentiometer im Batteriekasten in der Helligkeit variiert werden können. Für die Abteile, Seitengänge und Toiletten lässt sich die Beleuchtung separat ein- und ausschalten. Das Gleiche gilt für die Schlusslaternen bei den Gepäckwagen. Die gute Beleuchtung trägt dazu bei, die Inneneinrichtung optimal zur Geltung zu bringen. Seien es die Holzbänke in den Drittklasswagen oder die unterschiedlichen Polsterfarben der ersten und zweiten Klasse: Sie entsprechen exakt dem Vorbild. Besonders attraktiv wirken die Einrichtungen der AB3ü und der BC3ü, die als Abteil- und Grossraumwagen nachgebildet sind.

Sämtliche Personen- und Gepäckwagen sind mit allen notwendigen Lampenhaltern für die Bahnen der Nachbarländer ausgerüstet. Die nachgebildeten Seitengangpostwagen verkehrten damals nicht in das Ausland, mit einer Ausnahme: Der Postwagen mit Seitengalerie Z3 93 war für die Compagnie des chemins de fer de l'Est (EST) in Frankreich zugelassen, um zwischen 1920 und 1930 auf ihrem Netz zu verkehren.



Die Routen tafeln haften magnetisch. Es sind fünf verschiedene Destinationen lieferbar.



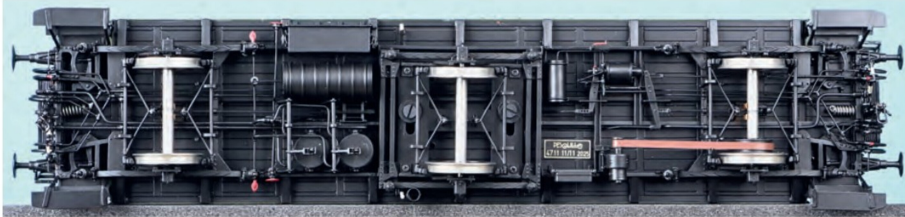
Die Federpakete sind vorbildrichtig je nach Wagenklasse unterschiedlich lang ausgeführt.



Klassischer SBB-Schnellzug mit A 3/5 634, ebenfalls in der Ursprungsversion.



Der AB3ü 2155 verfügt über eine Vakuumbremse für den Einsatz in Österreich.



Aufwendige Detaillierung des Wagenunterbodens inklusive Vakuumbremse.



Die C3ü waren mit 265 Einheiten die grösste Serie dieser Schnellzugswagen.

Auch das Modell des F3ü 18251 bietet eine Sonderausstattung, indem die technische Ausrüstung und vor allem der Dachaufbau den Anforderungen der Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) entsprechen. Das Vorbild verkehrte zwischen 1906 und 1925 auf ihrem Netz. Die PLM war in der Westschweiz und im Wallis wohlbekannt, weil ihre bunten Wagen von Vallorbe über Lausanne

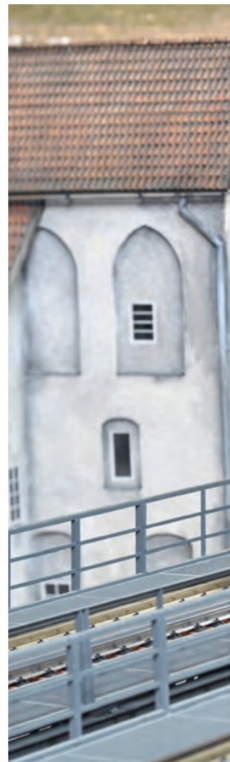


Die BC3ü waren als Grossraum- und Abteilwagen eingerichtet – also mit Holz- und Polsterklasse.

Sämtliche Gepäckwagen sind mit korrekten Schlusslaternen ausgerüstet.



Die sogenannte alte SBB-Schrift wurde bis Mitte der 1950er-Jahre beibehalten.





Ab 1934 wurden die Wagen nur noch in lokalen Personenzügen eingesetzt – meist ohne Faltenbalg.

durch den Simplon nach Italien rollten. In diesen Zügen waren auch die hier vorgestellten SBB-Dreiechser anzutreffen, die zwischen Vallorbe und Brig oder gar bis Domodossola verkehrten. Der Bahnhof Genf wurde ebenfalls von PLM-Zügen angefahren, die aus benachbarten Gegenden Frankreichs oder gar aus dem Süden ankamen. Die französischen Signale verliehen dem Bahnhof einen besonderen Charme.

Fazit

Diese Wagenserie überzeugt von der Optik wie auch von der technischen Ausführung her. Die Achsen drehen in Kugellagern, und die Räder mit Inox-Laufläufen garantieren einen ruhigen Lauf. Eine konstante Wagenbeleuchtung ohne Flackern ist heute Standard. Die Wagen der Ursprungsepoche wirken besonders gut hinter Dampflok, aber auch braune Be 4/6, Ae 3/6¹, Ae 3/6^{II} und

selbst die Krokodile geben ein überzeugendes Bild ab. Die nächste Epoche reicht bis 1935, was die Bandbreite der passenden Triebfahrzeuge erhöht. Die neueste Version, die bis 1955 reicht, erhöht diese Bandbreite sehr, vielleicht mit Ausnahme der Ae 6/6, die zu Beginn vor allem Schnellzüge über den Gotthard zog. Die sauberen und epochengerechten Beschriftungen runden den Gesamteindruck der Dreiechser ab. ❌





Porträt | B 3/4 und Eb 3/5 von Aare Valley Models in Spur N

Zwei ungleiche Zwillinge

Vor gut zwei Jahren kündigte Aare Valley Models die Produktion der SBB-Dampflokomotiven der Typen B 3/4 und Eb 3/5 als Kleinserienmodelle im Massstab 1:160 an. Dieser Tage konnte der Berner Modellbahnproduzent mit der Auslieferung der ersten Modelle beginnen. LOKI-Autor Peter Hürzeler hat sich die Lokomotiven genauer angeschaut.

Von Peter Hürzeler (Text/Fotos)

Bereits in den Jahren 2002 und 2007 lieferte die Kleinserienschmiede Lemaco bzw. deren Nachfolgefirma Lematec Modelle der SBB B 3/4 und Eb 3/5 in Messingbauweise für die Spurweite N aus. Die entsprechenden Modelle sind heute gesucht und nur selten auf dem Occasionmarkt zu finden. Entsprechend reagiert Aare Valley Models mit der Produktion von Modellen dieser beiden Lokomotivtypen auf eine vorhandene Nachfrage. Als Novum für Dampfloks mit Schweizer Vorbild in Spurweite N kommen die Modelle voll digitalisiert und mit Sound ausgerüstet auf die Anlage.

Vorbild

Mit der Verstaatlichung der verschiedenen grossen Privatbahnen zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) per 1. Januar 1902 sah sich die neue Gesellschaft mit einem vielfältigen und in vielen Bereichen veralteten Fahrzeugpark konfrontiert. Die jungen SBB mussten im ersten Jahrzehnt daher kräftig in die Erneuerung des Fahrzeugparks investieren. Dies galt nicht nur für den Wagenpark, sondern auch für den Lokomotivpark. Während in den ersten Jahren noch Lokomotiven nach Plänen der Vor-

gänger-gesellschaften gebaut wurden, wurden im Hintergrund zusammen mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) neue Standardlokomotiven für verschiedene Einsatzspektren projektiert und dann auch in grösseren Serien beschafft. Basierend auf der in 147 Exemplaren beschafften B 3/4, Nummern 1601–1747, der Jura-Simplon-Bahn (JS) wurde eine neue Universallok für den gemischten Personen- und Güterzugsbetrieb entwickelt. 1905 wurden die zwei

Prototypen B 3/4 1301 und 1302 abgeliefert. Die Zweizylinder-Verbundmaschine war erstmalig mit einem Überhitzer ausgerüstet. Die Schleppenderlokomotiven mit einer Leistung von rund 1000 PS und einer Geschwindigkeit von 75 km/h bewährten sich sehr gut, und so wurden zwischen 1907 und 1916 weitere 67 Exemplare beschafft. Sie hielten sich bis in die letzten Jahre des Dampfbetriebs der SBB. Mit der B 3/4 1367 hat eine Lokomotive im Bestand von SBB Historic bis heute überlebt.



Schön in Szene gesetzt hat Karl Meyer am 14. März 1959 im Bahnhof von Biasca die B 3/4 1329.

Foto: Karl Meyer / Sig. Peter Hürzeler

Auch fehlte eine universell einsetzbare, kräftige Tenderlok, unter anderem für den schnellen Vorortverkehr, als Vorspannlok oder für den gemischten Betrieb. Ein entsprechendes Baumuster hatte die neu gebaute Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) mit den bei Krauss-Maffei gebauten Eb 3/5 geschaffen. SBB und SLM schufen daraufhin auf technischer Basis der B 3/4 in Kombination mit den der BT Eb 3/5 zugrunde liegenden Betriebscharakteristik eine eigene Eb 3/5-Tenderlok, die in den Hauptabmessungen in vielen Bereichen mit der B 3/4 übereinstimmte. Zwischen 1911 und 1916 wurden in mehreren Baulosen insgesamt 34 Eb 3/5 mit den Nummern 5801-5834 beschafft. Auch bei den Eb 3/5 gab es Exemplare, die bis in die letzten Jahre des Dampfbetriebs eingesetzt wurden. Mehrere Lokomotiven wurden anschliessend noch an die Mittelthurgaubahn (MThB) verkauft. Heute sind noch drei Lokomotiven vorhanden: Bei SBB Historic finden sich die Eb 3/5 5811 und 5819, bei der Dampfbahn Bern die Eb 3/5 5810.

Die Modelle

Ausgehend von den in einigen Bereichen identischen Vorbildern, war es aus Sicht von Aare Valley Models folgerichtig, beide Lokomotivtypen auch im Modell gemeinsam umzusetzen. Gerade im Bereich der Fahrwerke, aber auch bei vielen Kleinteilen konnten so Gleichteile verwendet werden, was mithalf, die Kosten zu senken.

Die in einer Kunststoffolie eingeschlagenen Modelle werden in einer Klarsichtschachtel mit einem mehrteiligen Schaumstoff-Inlay ausgeliefert, in welchem die Modelle gut geschützt liegen. Ein knapp



Foto: J.C. de Jongh / Sig. Peter Hürzeler

Die Eb 3/5 5820 mit kurzem Güterzug und Begleitwagen wartet am 25. Juni 1958 in Oensingen.

Art.-Nr.	Typ/Betriebsnummer	Beschreibung/Farbgebung
1601-100	Eb 3/5 5819	Museumslokomotive im aktuellen Zustand mit Fotografieranstrich von SBB Historic
1601-110	Eb 3/5 5826	Glanzblechkessel, rote Zierstreifen, im Zustand der 1920er-Jahre
1601-200	Eb 3/5 5810	Museumslokomotive im aktuellen Zustand der Dampfbahn Bern
1601-210	Eb 3/5 5810	Mittelthurgaubahn, Zustand ca. 1974
1602-100	B 3/4 1367	Museumslokomotive im aktuellen Zustand mit Fotografieranstrich der SBB Historic
1602-110	B 3/4 1361	Schwarz, Betriebszustand ca. 1941

gehaltener Beipackzettel gibt Auskunft über Handhabung und Pflege der Lok.

Aufbau der Lok

Die Modelle wurden in einer Mischbauweise gebaut. Einige Teile im Fahrwerks-

bereich sind aus Kunststoff gefertigt. Die kompletten sichtbaren Aufbauten und Teile wurden dagegen in Messingbauweise ausgeführt. Viel Wert wurde auf Unterschiede zwischen den verschiedenen Vorbildern gelegt. So weist z. B. die MThB Eb 3/5 5810



Gut zu erkennen sind die farblichen Unterschiede der B 3/4 1367 im hellen Fotografieranstrich und der B 3/4 1361 im normalen SBB-Gewand.



Viermal die gleiche Lok, aber dennoch hat der Hersteller alle betriebsbedingten Änderungen an den Modellen akribisch ausgeführt.

eine zweite Luftpumpe auf, die bei der gleichen Lok in Ausführung der Dampfbahn Bern vorbildgerecht fehlt. Auch im Bereich der Kohlekästen der verschiedenen Eb 3/5 gibt es Unterschiede, ebenso bei den Lampenanordnungen. In den Hauptabmessungen offenbaren die Modelle keine grösseren Abweichungen gegenüber den Vorbildern. Einzelne Anbauteile hätten noch einen Tick feiner ausgeführt werden können, insbesondere die Nachbildung der Pfeife auf dem Führerhausdach ist etwas massiv geraten.

Der Antrieb erfolgt über einen Glockenankermotor im Kessel auf die hinterste Antriebsachse. Die weiteren Antriebsachsen werden über das Gestänge angetrieben. Zur Verbesserung der Zugkraft weist die direkt angetriebene Achse beidseitig Haftreifen auf. Zwei Ersatzhaftereifen liegen den Aare-Valley-Modellen bei.

Für einen besseren Kurvenlauf weist die mittlere Antriebsachse ein erweitertes Seitenspiel auf. Vor- und Nachlaufachse (bei der Eb 3/5) sind gefedert, sodass ein Betrieb bis zum handelsüblichen Radius 2 problemlos möglich ist. Entsprechende Fahrtests ergaben ein gutes und unauffälliges Fahrverhalten. Bedingt durch die mit nur etwa 0,6 mm Höhe eher am unteren Limit der NEM-Normen liegenden Spurkränze ist ein sauberer Gleisbau für einen sicheren Betrieb aber von Vorteil.

Der Tender der B 3/4 ist mit einer Deichsel mit der Lok verbunden, die gleichzeitig auch Leitungen für die Elektrik integriert. Beide Loktypen haben beidseitig eine Kupplungsaufnahme nach NEM 355 und werden mit einer N-Standardkupplung ausgeliefert. Austauschkupplungen mit verkürztem Schaft sind für einen engeren Abstand bei grösseren Radien beiliegend. Bei Aufstellung der Lokomotive in einer Vitrine kann die Front mit beiliegenden Zursitzteilen aufgewertet werden.



Aare Valley Models hat bei der Eb 3/5 5810 der MThB zwei Luftpumpen verbaut ...



... während bei der Ausführung der Dampfbahn Bern vorbildrichtig nur eine vorhanden ist.

Alle Loks sind seidig matt lackiert. Die notwendigen Anschriften sind grössenrichtig und sauber gedruckt. Wo nötig, wurden Leitungen, Lampen und weitere Bauteile farblich von Hand entsprechend bemalt. Ein kleiner Wermutstropfen sind die gelb lackierten Griffstangen der MThB Eb 3/5 5810, die wegen der gelben Farbe recht dick wirken. Räder und Triebstangen sind brüniert und tragen so zu einem guten Gesamtbild der Lokomotiven bei. Für mich ein Highlight als Gesamtllok ist die Eb 3/5 5826

mit Nachbildung des Glanzblechkessels und roten Zierlinien.

Elektrik


Eines der Anliegen von Aare Valley Models war die Auslegung als digitale Lok mit Sound ab Werk. Der entsprechende Platz für den Sounddecoder und den dazugehörigen Lautsprecher wurde im Bereich von Kohlekasten/Führerstand bei den Eb 3/5 bzw. im Tender bei den B 3/4 gefunden. Zur sicheren Stromabnahme werden alle Ach-

sen inklusive Vor- und Nachläufern bei den Eb 3/5 bzw. inklusive Vorläufern und Tenderachsen bei der B 3/4 herangezogen.

Alle Lampen sind mittels einzelner fix in den Lampen verbauten LEDs beleuchtet. Die Beleuchtung ist fahrtrichtungsabhängig gesteuert. Die elektrischen Verbindungen zu den LEDs sind mittels trennbarer Micro-Steckverbindungen ausgeführt, die bei Abnahme von Lok- oder Tendergehäuse einfach gelöst werden können. Die Lokomotive wird standardmässig mit einem Zimo-MS591-Sounddecoder ausgeliefert, der in einer Next18-Schnittstelle nach NEM 662 sitzt. Ein analoger Brückenstecker wird auf Wunsch mitgeliefert.

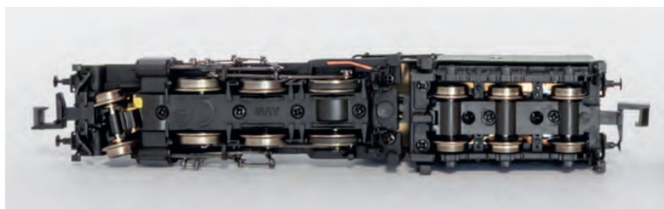
Extra für die Loks wurde durch Heinz Däppen von Zimo Sound Design ein neues Soundprojekt erarbeitet. Die dazu benötigten Originalaufnahmen wurden in Zusammenarbeit mit der Dampfbahn Bern und deren Lok Eb 3/5 5810 erstellt. Nebst den reinen Fahrgeräuschen unter Last bzw. bei Talfahrt sind viele verschiedene Geräusche des normalen Betriebs realisiert worden. Der Sound bei Betrieb ist aus meiner Sicht eine Wucht und in einer angenehmen, gut hörbaren, aber nicht aufdringlichen Lautstärke.

Fazit

Aare Valley Models liefert mit den Eb 3/5 und B 3/4 in vielerlei Hinsicht zeitgemässe Kleinserienmodelle für die Spurweite N aus. Der herstellerseitige Wunsch nach ab Werk digitalisierten und mit Sound ausgestatteten Modellen stand zu Beginn der Entscheidung, die Modelle in Auftrag zu geben. Entsprechend floss dies von Anbeginn in die Entwicklung der Modelle ein, was sich im gut durchdachten konstruktiven Aufbau der Lokomotiven äussert. Auch optisch vermögen die Modelle zu überzeugen und bereichern so jede Anlage. 



Der Kraftübertragung erfolgt von einem im Kessel verbauten Motor auf eine Antriebsachse ...



...und von da aus mechanisch per Gestänge auf die weiteren Achsen des Spur-N-Modells.



Etwas gross geraten ist die Nachbildung der Pfeife auf dem Dach des Führerhauses.



Ab Werk werden alle Modelle ausschliesslich in einer digitalen Version mit Sound angeboten.



Beim Habersack fand der Sounddecoder im Führerhaus einen Platz ...



... während er bei der B 3/4 im Tender versteckt werden konnte.

Szene | ROCO-Twindexx in Spur H0

Der FV-Dosto der SBB ist am Entstehen

Die Ankündigung des SBB RABe 502 in H0 von ROCO war eine positive Überraschung für den Schweizer Modellbahnmarkt. Wir von der LOKI durften hinter die Kulissen schauen und die Entwicklung sowie die Produktion des achtteiligen Zuges begleiten. Roman Probst zeigt in seinem Bericht auf, was alles hinter dieser Neukonstruktion steckt und welche Hürden es zu meistern galt.

Von Roman Probst (Text/Fotos)

Mit dem Umsetzungsentscheid des Produktmanagements fiel der Startschuss für das Projekt Twindexx in H0. Danach wurden Unterlagen zum Fahrzeug gesammelt und studiert. Anhand dieser Unterlagen konnten die Arbeiten in der Konstruktionsabteilung gestartet werden. Nachdem die Konstruktion des Modells abgeschlossen worden war, wurden daraus die Konstruktionen für die entsprechenden Formen abgeleitet und in der Folge gebaut. Nach der Fertigstellung der

Formen konnten erste Muster der Einzelteile produziert und die Formen danach wo nötig angepasst werden. Aus den Muster-einzelteilen entstand ein erster Musterzug, der wiederum akribisch geprüft wurde. Nachdem alle daraus hervorgegangenen Verbesserungen und Korrekturen eingearbeitet worden waren, wurde eine Vorserie produziert und anschliessend zusammengebaut. Daraus ergaben sich wiederum diverse Korrekturen. Erst nach diesen erneuten Korrekturen konnte endlich mit der

Produktion der Serienmodelle begonnen werden. Somit ist die Geschichte des Twindexx-Modells eigentlich erzählt. Ganz so trivial ist sie jedoch nicht, daher schauen wir uns die Entwicklung und Produktion der Modelle etwas genauer an.

Projektvorbereitung

Die Idee für ein Modell wird bei der Modelleisenbahn GmbH jeweils vom Produktmanagement entwickelt. Dabei wird geprüft, welche Fahrzeuge interessant und gleich-

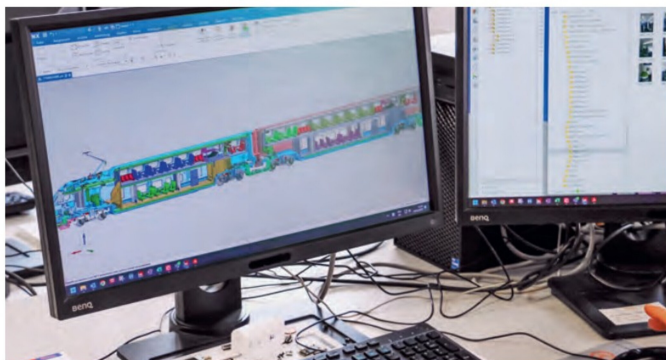


zeitig noch nicht auf dem Modellbahnmarkt erhältlich sind. Der Twindexx der SBB erfüllte offensichtlich beide Anforderungen, und so fiel bei ROCO der Entscheid, diesen Zug primär für den Schweizer Markt herzustellen. Da der FV-Dosto beim Vorbild nur in der Schweiz fährt, war bereits beim Entscheid klar, dass auch das Modell im umliegenden Ausland auf ein eher geringes Interesse stossen würde und somit auch der potenzielle Kundenkreis eher beschränkt ist. Solche Überlegungen fliessen später auch in die Produktionszahlen ein.

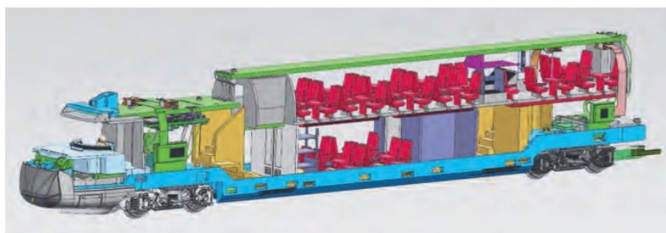
Nach dem Entscheid für den Twindexx als Modell wurden im Sommer 2023 die Rechercharbeiten begonnen, und es wurde beim Zughersteller und bei den SBB nach Zeichnungen und Unterlagen angefragt. Ersterer stellte für den Twindexx umfangreiche CAD-Daten zur Verfügung. Das Produktmanagement hielt darauf in einem Lastenheft alle für die Konstruktionsabteilung wichtigen Informationen fest. Mit enthalten war da auch, welche Varianten produziert werden, wie hoch der Detaillierungsgrad sein soll und welche sonstigen technischen Voraussetzungen zu erfüllen sind. Ausserdem wurde zu diesem Zeitpunkt eine erste Abschätzung gemacht, wie viel der Zug später am Markt kosten darf. Wie wir heute wissen, kam man auf den stolzen Preis von rund 1500 Euro für die analoge Variante. Um diesen Preis rechtfertigen zu können, wurden im Lastenheft sehr hohe Anforderungen an die Detaillierung der Modelle gestellt. Das Lastenheft sowie die vorhandenen Zeichnungen und Unterlagen des Vorbildfahrzeuges wurden somit an die Konstruktionsabteilung in Gloggnitz übergeben.

Entstehung der Konstruktionspläne

In der Konstruktionsabteilung wurden in der Folge die vorliegenden Unterlagen und Zeichnungen gesichtet, bevor mit der Arbeit an den Konstruktionszeichnungen begonnen wurde. Dass beim Twindexx die kompletten CAD-Modelle zur Verfügung standen, war natürlich ideal, stellte aber die Konstruktionsabteilung auch vor einige Herausforderungen. So waren die vorhandenen Rechner nicht für so umfangreiche CAD-Daten ausgelegt und arbeiteten dadurch sehr langsam. Da die Modelle konstruktiv komplett anders aufgebaut sind als das Vorbild, konnten die Vorbildzeichnungen nur als Vorlage dienen. Die vorliegenden CAD-



Am Arbeitsplatz der Konstrukteure entstehen die CAD-Zeichnungen: Auf dem Bildschirm zu sehen ist ein Schnitt durch End- und Mittelwagen des Twindexx.



In der Konstruktionszeichnung sind alle Details zu sehen, hier der Endwagen ohne Gehäuse.

Daten des Vorbilds wurden deshalb vereinfacht, bis nur noch die Aussenhüllen der Wagen übrig waren. Diese wurden massstäblich verkleinert und dienten als Basis für die Modellzeichnungen. Basierend darauf wurden die Zeichnungen der Modelle komplett neu erstellt. Für ein realistisches Modell mussten gewisse Details in Form und Grösse angepasst werden, um die gewünschte Wirkung sowie den Wiedererkennungswert beim Kunden zu erzeugen. Die Konstruktionspläne des Vorbilds einfach zu verkleinern, hätte nicht funktioniert. Ausserdem gab es jeweils Details, die in den vorhandenen Zeichnungen des Herstellers für die Modellkonstrukteure nicht genau nachvollziehbar waren. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurde ein ausgedehnter Besuchstermin in der SBB Serviceanlage Zürich Herdern direkt beim grossen Vorbild organisiert. Die Konstrukteure aus Gloggnitz konnten sich den Zug so hautnah und von allen Seiten ansehen und ein Gefühl für das Aussehen und die Wirkung des Zuges entwickeln. Eben-

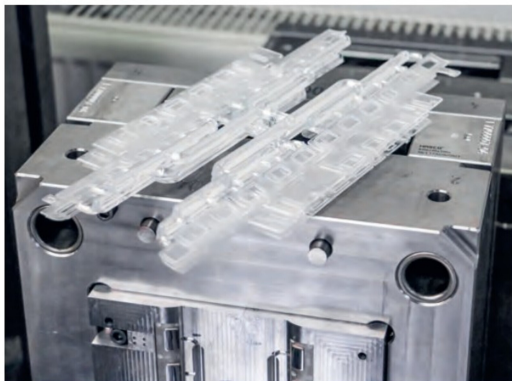
falls konnten diverse Teile genau vermessen und konnten über 1500 Fotos von diversen Details erstellt werden.

Natürlich war es mit der Aussenform des Zuges nicht getan. Jedes noch so kleine Einzelteil, das später im Zug verbaut werden soll, muss als eigenständiges CAD-Modell vorliegen. Hierbei wurde natürlich auch auf die kleinen, feinen Unterschiede der einzelnen Wagen geachtet. Auch die Modellinneneinrichtung wurde sehr detailliert umgesetzt, ebenfalls mit den Unterschieden von Wagen zu Wagen. Keiner der acht Wagen ist exakt gleich. Diese kleinen Unterschiede verliehen dem Projekt eine hohe Komplexität. Der Twindexx ist eines der aufwendigsten Projekte, die ROCO je aufgelegt hat.

Für den achteiligen Zug wurden 150 neue Kunststoffteile konstruiert, die meist in vielfacher Ausführung im Zug verbaut werden. Weitere 50 Kunststoffteile konnten von bereits bestehenden Fahrzeugen übernommen werden. Hinzu kommen noch die Teile in Zinkaluguss sowie die Elektronik, die bis auf den Decoder ebenfalls von



Die Spritzgussform für die Fenster eines Mittelwagens ...



... und das daraus entstandene Fensterband.

ROCO selbst entwickelt wurde. Nachdem die Konstruktion der Einzelteile abgeschlossen worden war, wurden die CAD-Daten für die Kunststoff- und Zinkalugussteile an die Werkzeugbauer übergeben.

Werkzeugbau und Erstmuster

Die Formen für das Spritzguss- und das Zinkalugussverfahren wurden im Werk in Gloggnitz anhand der Konstruktionspläne für das Modell konstruiert und hergestellt. Über das Thema Formenbau im Werk Gloggnitz hat Stefan Wyss im Artikel «Am Ursprung der Twindexx-Modelle» in der LOKI 4 | 2025 bereits ausführlich berichtet. Hier sollen daher nur noch einige spezifische Details zu den Twindexx-Modellen erwähnt werden.

Für die über 150 neu zu produzierenden Teile wurden insgesamt 20 neue Formen hergestellt. Die Einzelteile wurden jeweils in sinnvollen Gruppen zu einem Spritzling zusammengefasst, damit nicht für jedes Einzelteil eine eigene Form nötig ist. Nachdem die Formen konstruiert und gefertigt worden waren, wurden sie in der werkzeuigen Spritzgiesserei getestet. Aus den Tests gingen die Erstmusterteile hervor. Hier kam dann wieder die Konstruktionsabteilung ins Spiel, die aus den Erstmusterteilen erste Modelle montierte. Während der Montage wurde genau auf unpassende und nicht korrekt aussehende Teile sowie auf Formfehler geachtet. Die Korrekturen wurden in die CAD-Modelle und die Formen eingearbeitet. Dieser Ablauf wiederholte sich mehrfach, bis die Formen bereit für die Produktion der Serienteile waren.

Bei der Modellentwicklung bewegt sich der Hersteller immer in einem Spannungsfeld zwischen Kosten, Vorbildtreue des Modells und der Produzierbarkeit der Teile. Kompromisse sind unumgänglich, um am Ende auch bezahlbare Modelle zu produzieren. Beim Werkzeugbau des Twindexx summieren sich allein die Arbeitsstunden auf über 20 000, mit den Maschinenstunden wird diese Zahl noch mehr als verdoppelt.

Nachdem die Formen die Produktionsreife erreicht hatten, wurden sie nach Vietnam verschifft, wo die Vorserie produziert wurde. In der Regel werden die Modelle bis und mit der ersten Serie in Europa produziert. Erst spätere Serien kommen aus Vietnam. Beim Twindexx war dies wegen des Projektumfangs aufgrund der vielen verschiedenen Fahrzeuge pro Zug nicht möglich. Das Werk in Gloggnitz kam mit diesem umfangreichen Projekt an seine Kapazitätsgrenzen, weshalb hier bereits ab der Vorserie in Vietnam produziert wurde.

Produktion Vorserie

Nachdem die Teile der Vorserie in Vietnam gefertigt worden waren, trafen in Gloggnitz kistenweise Teile für den Twindexx ein. Mit dem Eintreffen der letzten Teile fand sich ein Team von acht Personen aus diversen Abteilungen der Modelleisenbahn GmbH für eine Woche in Gloggnitz ein, wobei wir von der LOKI mit dabei sein durften. Es galt, die Modelle der Vorserie des Twindexx zu montieren. ROCO vertritt die Philosophie, dass jeder Mitarbeiter einmal beim Zusammenbau einer Vorserie teilgenommen haben sollte und so die Produkte auch

im Detail kennenlernt. Für den Zusammenbau der Vorserie wurde ein Sitzungszimmer im Keller des Werks in Gloggnitz in Beschlag genommen. Für jeden Teilnehmer wurde das nötige Werkzeug bereitgestellt. Am Kopf des Sitzungszimmers wurde auf einem Bildschirm die CAD-Zeichnung des jeweiligen Wagens eingeblendet. Im Sitzungszimmer und auch im Gang davor stapelten sich die Kisten mit den vielen verschiedenen Bauteilen für den Zug. Der Konstrukteur Alexander Eck, der den Zusammenbau der Vorserie leitete, suchte für jeden Teilnehmer die für den nächsten Bauschritt benötigten Spritzlinge aus den Kisten heraus und zeigte danach den Bauschritt im CAD. Ebenfalls zurate gezogen wurden die vorgängig erstellten Montageanleitungen. Diese wurden überprüft und wenn nötig angepasst. So wurden für jeden Bauschritt die Einzelteile aus dem Spritzling getrennt und montiert. Während der Montage gab es immer wieder angeregte Diskussionen, wie die Teile am besten zu montieren sind. Ausserdem wurde geprüft, ob die Teile gut passen und qualitativ in Ordnung sind. Allfällige Verbesserungen wurden aufgenommen und später ans Herstellerwerk zurückgemeldet. Ein äusserst spannender Ablauf, selbst war ich ja als stiller Beobachter dabei. Aber zugegeben, als Modellbauer kribbelte es dabei in den Fingern, und ich hätte mich am liebsten ebenfalls an den Tisch gesetzt und auch einen Wagen zusammengebaut. Natürlich gab es auch in dieser Phase der Entwicklung einige Herausforderungen. Bei unserem Besuch war aber am Abend ein deutli-

cher Fortschritt zu erkennen. Da lag ein Berg an Spritzlingsresten, und es stapelten sich diverse fertig zusammengebaute Wagen der Vorserie auf der Ablage.

Produktion Serie

Mit den Rückmeldungen aus der Vorserie konnten in Vietnam die Formen angepasst und im Anschluss die Serienproduktion gestartet werden. Zur Anpassung der Formen und für kleine Reparaturen verfügt das Werk in Ho-Chi-Minh-Stadt über eine eigene kleine Formenbauwerkstatt. Natürlich können da auch alle anderen zur Produktion des Twindexx nötigen Arbeitsschritte ausgeführt werden. Dies umfasst vom Gießen der Bauteile in Kunststoffspritzguss und Zinkaluguss auch das Lackieren und Bedrucken der Teile sowie die Montage. Am Ende des Produktionszyklus steht die Probefahrt, für die eine kleine Teststrecke bereitsteht.

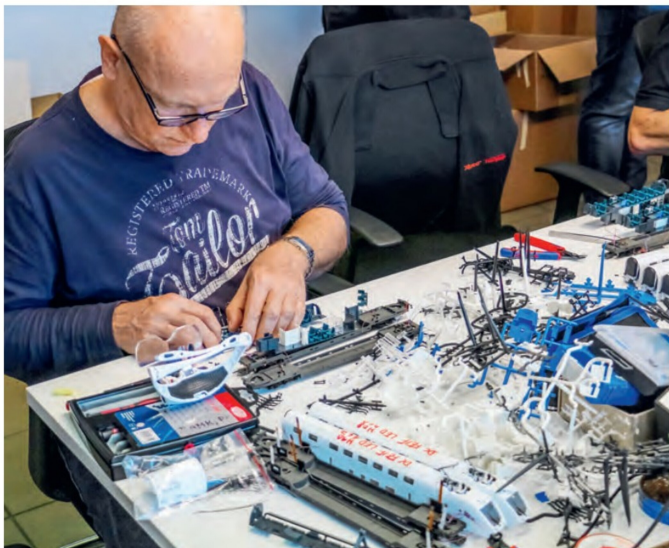
Die Kapazität des Werks in Vietnam ist für so ein riesiges Projekt wie die Produktion des FV-Dosto ausgelegt.

Zum Lackieren der Teile stehen Spritzkabinen zur Verfügung, in denen die einzelnen Teile lackiert werden. Für die mehrfarbige Lackierung der Gehäuse, so zum Beispiel bei den weiss-schwarzen Wagenkasten, werden entsprechende Masken verwendet. Diese decken die Fahrzeugteile, die nicht mitlackiert werden sollen, ab. Mittels UV-Digitaldruck werden ausgewählte Drucke aufgebracht, die weitere hochdetaillierte bedruckung erfolgt mit dem Tampondruckverfahren.

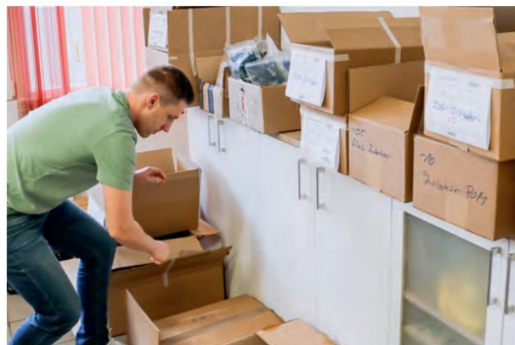
Entgegen der Montage der Vorserie wird bei der Serienproduktion ein Modell nicht an einem Arbeitsplatz von einem Mitarbei-



Während der Vorserienmontage wird hier die Inneneinrichtung in einen Motorwagen eingebaut.



Es wird fleissig an der Vorserie gearbeitet, die abgetrennten Spritzlinge türmen sich langsam auf.



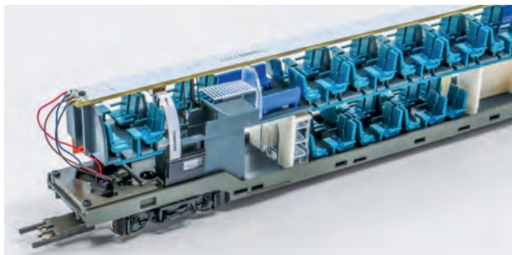
Der Konstrukteur und Leiter der Vorserienmontage Alexander Eock auf der Suche nach den Teilen für den nächsten Bauschritt.



Unmengen dieser Kisten stapelten sich in Gloggnitz im Vorlauf zur Vorserie, darin befinden sich die Teile für die zu montierenden Fahrzeuge.



Zu sehen am Drehgestell: Bremscheiben und Träger der Zugsicherung.



Bereits bei der Vorserie sind viele Details der Inneneinrichtung sichtbar.

ter zusammengebaut. Die Montage der Wagen erfolgt am Fließband und ist in verschiedene Arbeitsschritte unterteilt, die dann gleich für das Produktionslos wiederholt werden, bevor der montierte Wagen zur nächsten Montagestation weiterwandert. Dies vereinfacht die Handhabung der Bauteile, da so im Gegensatz zur Montage der Vorserie nicht immer alle Bauteile eines Wagens an einem Platz zur Verfügung stehen müssen. Es reicht, wenn die Teile für den nächsten Bauschritt bereitliegen.

Sobald die Züge komplett zusammengebaut sind, werden sie einer Probefahrt unterzogen. Dafür verfügt das Werk in Vietnam über eine eigene kleine Testanlage mit einigen etwas heiklen Gleisgeometrien wie direkten Gegenbögen und verschiedenen Weichenkombinationen. Am Ende der Produktionskette werden die fertigen Fahrzeuge verpackt und anschließend für den Versand vorbereitet. Mittlerweile konnten alle Teile für den Zug produziert werden. Ausgeliefert werden alle acht Wagen in einer gemeinsamen Verpackung. Wenn der Versand klappt, soll der FV-Dosto zum Jahreswechsel in den Fachhandel kommen.

Die Vorfreude steigt

Beim Besuch des Werks in Gloggnitz zu Beginn des Jahres konnten bereits viele Details des neuen Zuges eingehend betrachtet werden, was die Vorfreude auf das Modell weiter steigen liess. Dieses schöne Gefühl der Vorfreude auf ein Modell möchten wir natürlich weitergeben. Daher sollen hier als Vorgeschmack schon mal einige Details erwähnt werden. Äusserlich ist der Zug zwar entsprechend dem Vorbild eher schlicht und ohne viele auffallende Merkmale, beim genauen Betrachten fallen aber viele sehr fein umgesetzte Details auf. So beispielsweise der feine Dachbereich am Wagenende mit Isolatoren, Leitungen und dem detaillierten Stromabnehmer. Gut umgesetzt werden auch die Frontscheinwerfer, die so graviert sind, dass sie die LED-Optik des Vorbilds wiedergeben. Ein weiterer Blickfang sind die Drehgestelle mit vielen separat angesetzten Teilen wie den Schlingerdämpfern oder der Traverse für die Zugsicherungsantennen. Sogar die Bremscheiben und Fahrmotoren sind nachgebildet. Ein absolutes Highlight wird die Inneneinrichtung, die sehr detailliert und für alle Wagen un-

terschiedlich umgesetzt wurde. Nebst den fein gestalteten Sitzen fallen viele sehr filigrane Details wie Gepäckgestelle, Treppengeländer und weitere mehr auf. Die Motoren für den Antrieb des Modellzuges wurden über die Drehstelle versetzt, sodass möglichst wenig vom freien Durchblick und von der Inneneinrichtung verloren geht. Da ist es direkt bedauerlich, dass der Zug eher kleine Fenster hat und die Inneneinrichtung so nur beim genauen Betrachten zur Geltung kommt. Von Vorteil ist es da, dass die digitale Variante mit Innenbeleuchtung ab Werk ausgeliefert wird. Freunde des Digitalbetriebs können sich generell auf die vielen Sonderfunktionen, welche die digitale Version bieten wird, freuen. Da erwartet uns gemäss ROCO nebst der Innenbeleuchtung auch eine separat schaltbare Führerstandsbeleuchtung, ein Schweizer Lichtwechsel und beleuchtete Zugszielanzeigen. Trotz all dem benötigt die den Strom übertragende Kupplung nur vier Leitungen. Dies ist möglich, da jeder Endwagen mit einem eigenen Funktionsdecoder ausgestattet ist, der für die verschiedenen Beleuchtungsbilder sorgt. Der Sounddecoder, der auch die

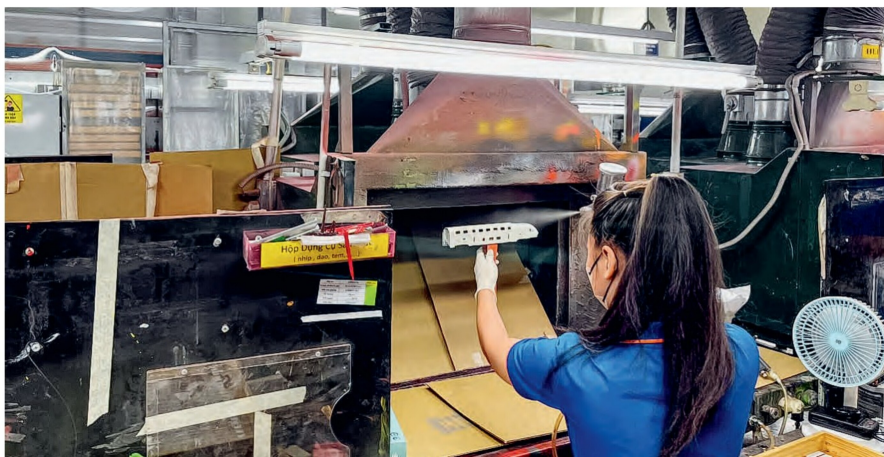
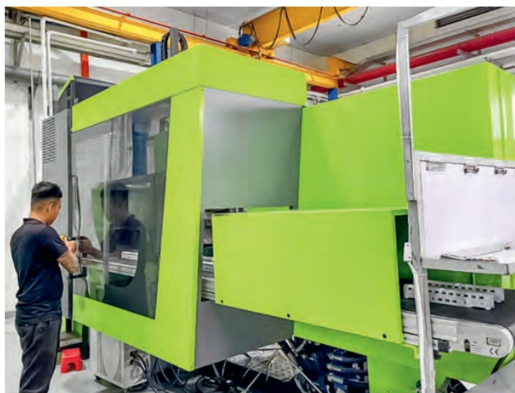


Foto: Modelleisenbahn GmbH

Die Gehäuseteile werden einzeln in einer Spritzkabinen in den Grundfarben lackiert, bevor die weitere Bedruckung erfolgt.



In den Spritzgussmaschinen in Vietnam entstehen die Twindexx-Gehäuse.



Mittels UV-Digitaldruck werden ausgewählte Beschriftungen aufgebracht.



Der Twindexx durchläuft die Fertigungsstrasse in Ho-Chi-Minh-Stadt.



Beim Einbau der Inneneinrichtung sind geschickte Hände gefordert.

Fahrmotoren ansteuert, befindet sich im Motorwagen in der Mitte des Zuges.

Auch wenn in Gloggnitz erst unlackierte und grundierte Wagen besichtigt werden

konnten, ist klar: Mit dem Twindexx gelingt ROCO ein tolles Modell, das seinem Preis sicherlich gerecht werden wird. Wir warten also gespannt auf das Testexemplar

und werden nach dessen Erscheinen in der LOKI in einem dritten und letzten Teil zum Twindexx das Vorbild und das Modell des Zuges detailliert vorstellen. ❌



An der Faszination Modellbau in Friedrichshafen war am Stand von ROCO bereits ein Serienmodell ausgestellt.



Foto: Hans Roth

Rückblick | Erinnerungen an die legendäre Bahnverbindung nach Worb

«Ds Blaue Bähnli»

Mit dem Fahrplanwechsel 2024/25 endeten die Einsätze der Be 4/8 81–89 des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) und damit auch die Ära des legendären Blauen Bähnli zwischen Bern und Worb. Während dieser Abschied durch den RBS in kompakter Form zelebriert wurde, blickt René Stamm nun ein Jahr später zurück auf die Geschichte und zeigt dabei auch, was es an Rollmaterial gab.

Von René Stamm (Text/Fotos)

Noch ohne das Fernsehen war es Anfang der 1950er-Jahre üblich, am Samstagabend am Radio den «Bunten Abend» zu geniessen. So kam es, dass sich in einem Sketch ein Berner und ein ausländischer Tourist über den schnellsten Weg von Bern nach Worb unterhielten. Der Tourist wollte wissen, mit welchem Bus (Zitat: Omnibus) man hinfahren könne. Das Gespräch verlief derart chaotisch, dass der Reisende schliesslich entnervt die klare

Frage stellte, welcher Bus denn fahre. Die Antwort war auch klar: Keiner! Die verzweifelte Rückfrage war dann: Wie komme ich da hin? Die Antwort: Mit «em blaue Bähnli», aber das ist vor zwei Minuten weg und fährt dort die Thunstrasse hinauf!

Die Entwicklung

Es begann 1898, als die an sich unspektakuläre Bahnverbindung Bern–Kirchenfeld über Gümligen nach Worb in Betrieb ge-

nommen wurde. Die Schmalspurzüge der Bern–Muri–Gümligen–Worb–Bahn (BMGWb) und späteren Bern–Worb–Bahn (BWB) verkehrten mit kleinen Dampflokomotiven, wie sie auch bei der Strassenbahn Bern im Einsatz standen. 1910 wurde mit der Elektrifizierung der grosse Schritt in die Zukunft gemacht. Für eine Reise nach Worb gab es allerdings ab 1913 Konkurrenz. Die Worblentalbahn (WTB) bediente die Verbindung Bern Kornhausplatz–Bolligen–

Worb. Dieser Entwicklung begegneten die beiden Unternehmen 1927 mit der Fusion zur Vereinigten Bern-Worb-Bahn (VBW).

Rückblickend war das Jahr 1930 entscheidend. Es wurde die Änderung des Anstrichs beschlossen, die graue Farbe verbannt, und die Trieb- und Personenwagen wurden weiss und hellblau gestrichen. In den 1940er-Jahren wurden die Neuanstriche mit einem kräftigen Blau ausgeführt und die rötlichen Eigentümeranschriften durch das grosse VBW-Logo ersetzt.

Noch weitere Änderungen sollten die Geschichte des Blauen Bähnli beeinflussen. 1984 erfolgte die Fusion der VBW mit der Solothurn-Bern-Bahn (SZB) zum RBS, dem heute noch bestehenden Regionalverkehr Bern-Solothurn. Die Strecke Bern-Bolligen-Worb wurde mit den gleichen Fahrzeugen wie die Strecke nach Solothurn ausgerüstet. Die Verbindung über Gümligen erhielt neue Strassenbahnfahrzeuge, allerdings in Erinnerung an die alte Bahn ebenfalls in Blau. Neuer Endpunkt in der Stadt war vorerst der Casinoplatz mit der Haltestelle Zytglogge. Mit der Neueröffnung der Tramlinien in Bern nach Bümpliz und Bethlehem wurde die Verbindung von Worb als Tramlinie 6 bis ins Fischermätteli verlängert und weiter auch mit den «Blauen» bedient. Mit der Ausrangierung dieser Fahrzeuge ging jetzt die blaue Zeit in Bern endgültig zu Ende. Dafür lebt aber der alte Kult ums Blaue Bähnli wieder auf, und es wird vermisst.

Das Rollmaterial

Der Bahnbetrieb zeichnete sich durch eine früher übliche Sparsamkeit aus. Die BMGWB begann mit drei Dampflokomotiven, G 3/3 1-3, sechs vierachsigen Reisezugwagen, C4 1-6, und einigen Güterwagen. 1910 wurde die Strecke elektrifiziert, und die Triebwagen Ce 2/4 40-43 (später Ce 4/4 30-33) und ein Gütertriebwagen übernahmen den Betrieb. Die Wagen wurden ab 1973 ausrangiert, die Triebwagen blieben bis 1974. Die Entwicklung wurde durch die Übernahme der Wagen der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Gesellschaft Pforzheim-Ittersbach ausgelöst. Die Fahrzeuge hatten geschlossene Plattformen, sodass der kondukteurlose Betrieb eingeführt werden konnte.

2007 ist der in Gümligen auf die Fahrt nach Worb wartende Be 4/8 86 noch im Originalanstrich.



Der älteste «Blaue»: der Be 4/4 31 der einstigen BWB aus dem Jahre 1910 um 1970 in Worb.



BDe 4/4 37 mit ex Pforzheimer Wagen 1987 an der alten Endhaltestelle Bern Helvetiaplatz.



Die Welt des Blauen Bähnli abseits der Schienen



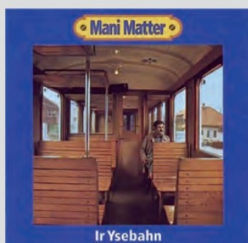
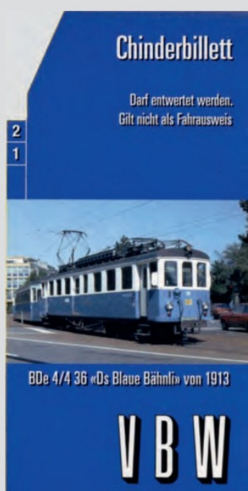
Bücher

Regionalverkehr Bern-Solothurn,
Teil 1: Linien G + W,
Jürg Aeschlimann, Prellbock Verlag,
ISBN 3-907579-07-0

Die Überlandbahnen von Bern nach Worb,
Archiv Nr. 11,
Claude Jeanmaire und René Stamm,
Verlag Eisenbahn, ISBN 3-85649- 011-5

Buch mit CD

Dr schnäuscht Wäg nach Worb
Ursula Wenger, Oskar Weiss,
Verlag Mäder, Gümligen, ISBN 3-9521403-4-1



Die von der WTB stammenden Trieb- und Reisezugwagen (CFe 4/4 36–39, C4 7–10) sowie die Beschaffung ab der VBW-Zeit (CFe 4/4 35, Ce 4/4 40–43, C 11–15) wurden in der Folge immer wieder gründlich erneuert und modernisiert. So konnten ab den 1940er-Jahren nach dem Einbau der Vielfachsteuerung Pendelzüge gebildet werden. Ein dreiachsiger Steuerwagen entstand durch den Umbau eines Zweiaxlers in eigener Werkstatt, der erste Schritt in der grossen Modernisierung. Mit dem Zukauf von je drei neuen Trieb- und Steuerwagen in den Jahren 1948 und 1961 konnte eine recht leistungsfähige Zugflotte zusammengestellt werden. Vor allem auch der Zugang der «Rastatter und Pforzheimer Wagen» verbunden mit der Ausrangierung der «Worbentaler Wagen» mit offenen Plattformen verbesserte den Fahrkomfort. 1987 gab es einen grossen Schritt in die moderne Zeit. Die Fahrzeuge, die zum Teil über 70 Jahre treue Dienste geleistet hatten, wurden ausrangiert. Das grosse Sammelsurium von unterschiedlichsten Fahrzeugen verschwand. Neun neue Tramzüge, die dreiteiligen Gelenktriebwagen Be 4/8 81–89 «Typ Zürich», kamen in Betrieb und bedienten jetzt die Linie G von Bern über Gümligen nach Worb. 2010 erhielten sie einen Niederflerteil – neu als Be 4/10 bezeichnet – und entsprachen so dem Behindertengesetz. Mit der Erweiterung des Berner Tramnetzes

2010 ist der mit dem Niederflerteil ergänzte Be 4/10 86 kurz vor der Einfahrt in Gümligen über der Überführung der SBB-Strecke Bern–Thun.





Zuletzt waren die Be 4/10 als Zeichen für den Einsatz bei Bernmobil auf der Linie 6 mit roter Haube und rotem Niederflerteil unterwegs.



wurde die Linie mit dem Fischermätteli verbunden und zur Linie 6 von Bernmobil. Noch fuhren allerdings die «Blauen» zusammen mit den roten Zügen der Stadt. Aber seit 15. Dezember 2024 ist auch diese Zeit zu Ende. Rot hat ganz übernommen.

Leider wird kein Fahrzeug dieser Serie als betriebsfähiger Museumszug überleben. Der Zug 88 dient nun als Übungstram bei Schutz und Rettung Bern, während der Be 4/8 89 ohne den Niederflerteil bei EW Nostalgie eine neue Bleibe fand.

Glück hatte dagegen der BDe 4/4 36 der VBW. Nach einer kleinen Odyssee ist er wieder ins Worblental zurückgekehrt und schön restauriert worden. Der über hundertjährige Triebwagen ist jetzt ab und zu auf Sonderfahrt zu entdecken.

Der Be 4/8 84 im neuen, blauen Anstrich und noch ohne Niederflerteil 2009 auf dem Helvetiaplatz.



Saubere Liniennummer, Fahrzielanschrift und feinste Scheibenwischer punkten an der Front.



Perfekte Ansicht beim Mittelwagen, die vergessen lässt, dass die Details nur aufgedruckt sind.



Modell

Ja, es gibt sie, die Modelle des Blauen Bähnli, aber ohne Zweifel braucht es heute eine gehörige Portion Glück, um ein Exemplar zu finden.

Navemo

Um 1998, mit der Auslieferung der Serie Zürcher Tram 2000, wurde auch das RBS-Tram aufgelegt. Zusätzlich musste der spezielle Mittelteil, den es in Zürich nicht gibt, gefertigt werden. Zudem musste auch die Innenausstattung entsprechend dem Vorbild angepasst werden. Die Worber Züge haben anders als die Zürcher Trams eine Vis-à-vis-Sitzordnung. Das Modell hinterlässt einen sehr guten Eindruck, obwohl die Plastizität lediglich durch den Druck erreicht wird. Wie beim Vorbild sind die Enddrehgestelle motorisiert. Hergestellt wurden die Be 4/8 82, 83 und 89. Es gab auch unmotorisierte Fahrzeuge im Verkauf. Zeitweise findet man sie noch auf Auktionen.

Uenver – Malutram

Lars Uenver, ein Kleinserienhersteller aus Frankfurt, stellte verschiedentlich Schweizer Modelle her, so auch für den RBS und die VBW. Hier hat er sich auch eines alten VBW-Zuges angenommen, wie er bis zur Trameinführung verkehrte. Angeführt wird er vom BDe 4/4 37, einem alten «Worbentaler» im Zustand nach seiner Grosssanierung 1958 bis zur Ausrangierung. Als

Der RBS-Triebwagen Be 4/8 83 im Originalansicht in der ganzen Länge und Eleganz. Der Stromabnehmer ist in Fahrtrichtung vorne angehoben.



Der BDe 4/4 37 aus dem Jahre 1913 als Modell in Spur H0m von Lars Uenver im Zustand nach der Modernisierung von 1958.

Mittelwagen läuft der B 341 aus dem Jahre 1927 mit. Am anderen Ende des Zuges finden wir den Steuerwagen Bt 231 (ex Pforzheim-Ittersbach). Die Fahrzeuggehäuse bestehen aus Kunststoff. Der Gesamteindruck ist gefällig. Die Farbgebung stimmt, doch grössenmässig sind die Beschriftungen nicht immer getroffen, was aber kein Hinderungsgrund für einen Kauf sein sollte.

Leider ist der damalige Hersteller im Internet nicht mehr präsent, und die Suche nach Modellen haben kein Ergebnis gebracht. 🚫



B 341, der in der eigenen Werkstatt modernisiert und mit einer Steuerleitung ausgerüstet wurde.



Der Bt 331, bis 1973 als Wagen 203 bei der OEG (D), für die Schweiz angepasst durch die SIG.

Anlässlich des Tags der Modelleisenbahn im Jahr 2024 in der «LOKI-Fabrik» kamen die VBW- und RBS-Modelle auf der H0m-Modulanlage der Eisenbahnfreunde RBS zum Einsatz.



Foto: Hans Roth



Szene | 50 Jahre Brugger Modelleisenbahn-Club

Die Modellbahn über dem Gerichtssaal

Mitten in der historischen Altstadt von Brugg befindet sich im ehemaligen Kornhaus, in dem auch das Bezirksgericht beheimatet ist, die imposante Spur-0-Anlage des Brugger Modelleisenbahn-Clubs (BMC). Im letzten halben Jahrhundert entstand im Dachstock des historischen Gebäudes eine beeindruckende Miniaturwelt, die ihresgleichen sucht. Der LOKI öffnet der BMC vor den öffentlichen Vorführungen vom 13. und 14. Dezember 2025 die Türen zu seinem Vereinslokal.

Von Stefan Treier (Text/Fotos)

Wir schreiben das Jahr 1975. Die Schweiz befindet sich mitten in einer tiefen Rezession, der SC Bern wird Schweizer Meister, der Westschweizer Politiker Pierre Graber ist Bundespräsident, und im Aargau gründen 19 Enthusiasten den Badener Modelleisenbahn-Club (B.M.C.). Nach intensiven Jahren der Suche nach einem passenden Vereinslokal wurde man 1978 im nahe gelegenen Brugg im Dachgeschoss des historischen Kornhauses an der Unteren Hofstatt 4 fündig. Ausser dem Vereinsnamen passte nun eigentlich alles, und so wurde 1979 aus dem Badener Modelleisenbahn-Club der Brugger Modelleisenbahn-Club.

Die Vereinsanlage entsteht

Nach intensiver Planung, viel Schreiner- und Elektroarbeit konnten 1981 die ersten Züge auf einem Teilabschnitt der Vereinsanlage verkehren. Bereits zwei Jahre später konnte zur Doppelspurstrecke auch eine eingleisige Nebenbahn in Betrieb genommen werden. Von Anfang an setzte der BMC anstelle einer Relaissteuerung auf digitale Technik in Form eines mit einem Mikroprozessor unterstützten Drucktastenstellwerks.

Mit dem Aufkommen von PC-Steuerungsmöglichkeiten für Modellbahnen entschlossen sich die Brugger 1997 für die Anschaffung einer Gahler+Ringsteiner-Steuerung, die 2019 schliesslich von einer neuen digitalen Steuerung abgelöst wurde. Durch die



Beim genauen Betrachten der Vereinsanlage des BMC fallen einem immer wieder Details auf.



Sähe man die Pinnwand im Hintergrund nicht, könnte man meinen, das Modell sei das Vorbild.



Der Bahnhof Hofstadt bringt es auf eine Länge von nicht weniger als 25 Meter.



In wenigen Sekunden verlässt der IC 2000 den Bahnhof von Hofstadt in Richtung Kirschwil.



Detailliert präsentiert sich die Perronanlage des Bahnhofs Hofstadt.



Die Anlage weist viele verspielte Details auf. Haben Sie die Kuh gesehen?

enormen Dimensionen, die Vereinsanlage umfasst einen guten Kilometer Gleislänge, waren die mit der jeweiligen Systemumstellung verbundenen Arbeiten äusserst zeit- aufwendig und auch nervenaufreibend.

Nächster Halt: Hofstadt

Dreh- und Angelpunkt der Vereinsanlage ist der Bahnhof Hofstadt, eine namentliche Anspielung auf das Domizil des Vereins. Dieses befindet sich nämlich in der Unteren Hofstatt 4 in Brugg. Der mit zwölf Gleisen ausgestattete Hauptbahnhof ist das Herz der Anlage. Die drei Perrons weisen eine Länge von acht Metern auf, rechnet man die Ein- und Ausfahrgruppen mit ein, bringt es der Bahnhof gar auf eine Länge von 25 Metern. Neben dem Personenbahnhof umfassen die Gleisanlagen von Hofstadt auch einen kleinen viergleisigen Güterbahnhof.

Von Hofstadt aus führt die doppel- spurige Hauptbahn über einen Gleiswandel hinauf zum Nachbau des bekannten Sittertobelviadukts. Hierbei legen die Züge einen Höhenunterschied von knapp 1,5 Metern zurück. Nur am Viadukt arbeiteten fünf Mitglieder während sieben Jahren. Für einen möglichst realistischen Eindruck verbauten sie dabei über 30 000 nachgebildete Nieten.

Nach einem weiteren Gleiswandel (dies- mal talwärts) erreicht die Hauptbahn das Städtchen Kirschwil mit seinem Bahnhof. Von hier aus zweigt auch die normalspu- rige Nebenlinie nach Grappino ab, die dann wenig später wieder auf die doppel- spurige Rundstrecke nach Hofstadt trifft. Ergänzt werden die beiden normalspurigen Strecken durch zwei Schmalspur- und eine Zahnradbahn.

Industrielle Betriebe raus, Bezirksgericht rein

In den Jahren 2009 bis 2012 stellten der Umzug der Industriellen Betriebe Brugg in einen Neubau ausserhalb der Altstadt und der dadurch bevorstehende Umbau des Ge- bäudes den Verein vor grössere Probleme. Zwar war das Dachgeschoss durch den Ein- zug von Stadesamt, Regionalpolizei und Bezirksgericht in den unteren Etagen nicht direkt betroffen, dennoch kam der Vereins- betrieb während dreier Jahre durch den

Gewaltig: Unter dem Nachbau des Sittertobelviadukts kann ein ausgewach- sener Mensch problemlos durchgehen.



Das Vorbild der Brücke der Meterspurbahn findet sich bei der ehemaligen Rigi-Scheidegg-Bahn.



Im Bahnhof von Kirschwil trifft die zweigleisige SBB-Hauptstrecke auf die Meterspurbahn.





Wenigstens als Modell darf beim BMC in Brugg eine Ae 4/6-Lokomotive der SBB weiterleben.



Auf der eingleisigen Nebenlinie zieht der Re 6/6 Prototyp 11602 einen Güterzug talwärts.

Einbau neuer Klimatechnik im über dem Anlagenraum liegenden Estrich fast vollständig zum Erliegen. Denn der Einbau verschiedener Zu- und Abluftkanäle musste zwangsläufig durch das Clublokal führen. Während anderthalb Jahren war durch die Bauarbeiten kein Zugang zur Anlage mehr möglich. Ab dem Sommer 2011 durften dann die Brugger wieder zu ihrer geliebten Anlage. Bis diese wieder betriebsbereit war, sollte es aber noch eine ganze Weile dauern. Erst im September 2012 konnte nach intensiven Reinigungs- und Anpassungsarbeiten der Fahrbetrieb auf der Anlage wieder aufgenommen werden.

Öffentliche Vorführungen

Samstag, 13. und Sonntag,
14. Dezember 2025, 10.00–17.00 Uhr

Brugger Modelleisenbahn-Club
Untere Hofstatt 4, 5200 Brugg

www.bmc-brugg.ch




Das Seetalkrokodil zieht mit einem Bierwagen am Haken durch den liebevoll gestalteten Weinberg der imposanten Vereinsanlage des BMC.

Mit neuer Beleuchtung in die sechste Dekade

Die Arbeit wird den Mitgliedern des BMC aber auch in Zukunft nicht ausgehen: Erst im letzten Jahr hat sich der Verein eine neue

Beleuchtung gegönnt. Anstelle der alten Neonröhren wird die Anlage nun mittels einer modernen LED-Beleuchtung illuminiert. Mitte Dezember 2025 haben Besucherinnen und Besucher selbst die Möglich-

keit, im Rahmen von öffentlichen Fahrtagen anlässlich des weit über die Region bekannten Weihnachtsmarktes in die Miniaturwelt des Brugger Modelleisenbahn-Clubs einzutauchen. 

Faszination Tinplate

Neben der digitalen 0/0m-Anlage beherbergt das Clublokal in Brugg auch eine grössere Dreileiter-Tinplate-Anlage. Die ältesten Fahrzeuge stammen noch aus den 1920er-Jahren. Dank des liebevollen Einsatzes zweier Clubmitglieder kann man hier regelmässig in die wunderbare Modellbahnwelt aus Weissblech eintauchen.





Event | Faszination Modellbau in Friedrichshafen

Szenetreffen der Modellbauer

Wiederum zog die Faszination Modellbau mehr als 50 000 Besucher in die Heimat der Zeppeline in Friedrichshafen. Die Modellbahnen waren in mehreren Hallen präsent, von der Spur Z bis zu 7¼-Zoll-Modellen war die ganze Bandbreite unseres Hobbys vertreten. Wir nehmen Sie mit für einen Augenschein.



Auch wir waren mit einem Stand an der Faszination Modellbau in Friedrichshafen, die Zeitschriften LOKI und Semaphor stiessen auf grosses Interesse.

Von Stefan Wyss (Text/Fotos)

Wenn sich Anfang November die Tore der Messe Friedrichshafen öffnen, schlägt das Herz der Modellbauzene höher: Die Faszination Modellbau ist längst mehr als nur eine Ausstellung, sie gehört zu den grössten Branchentreffen Europas für Modellbauer, Bastler, Technikbegeisterte und Lego-Fans. Vom 31. Oktober bis zum 2. November verwandelten sich die Messehallen am Bodensee in ein Paradies für Modellbauer. Für viele Schweizer Modellbahner gehört deshalb der Event im Dreiländereck, der für die meisten mit einer Schiffsfahrt über den Bodensee am Morgen so richtig lanciert und am Abend wieder abgeschlossen wird, zum festen Programmpunkt im Jahreskalender. Für die Freunde der kleinen Spuren hat die Faszination Modellbau nochmals an Bedeutung gewonnen, da nach dem Ende der Plattform der Kleinserie in Bauma das Szenetreffen in der Schweiz nicht mehr stattfindet.

Ein Blick über den Tellerrand

Auf 70 000 m² Hallenfläche präsentierten rund 400 Aussteller in diesem Jahr ihr Programm, ganze 28 Modellbahnanlagen wurden gezeigt. Mit dabei natürlich auch verschiedene Anlagen nach Schweizer Vorbildern. Unter den Ausstellern war auch das LOKI-Team. Zusammen mit der Zeitschrift Semaphor waren wir in der Halle A1 mit einem Stand vertreten und durften während aller drei Tage viele Besucher an unserem Stand begrüßen. Die Modellbahn



Die Anlage «Entre Alpes et Jura» vermittelt einen Hauch der Schweiz vergangener Tage.



Bei den LGB-Freunden Niederrhein führen auf der Spur-G-Anlage auch Schweizer Züge.



In Friedrichshafen war das Hobby Modelleisenbahn in seiner ganzen Bandbreite zu sehen, auch die Liebhaber älterer Modelle kamen nicht zu kurz.



Eisenbahnen waren auch eines der dominierenden Themen bei der Lego-Fan-Ausstellung.



Ein Blick über den Tellerrand: Modul mit aus Klemmbausteinen gebautes Landwasserviadukt.



Am Stand von ROCO war die bevorstehende Auslieferung des Twindexx nicht zu übersehen.

nimmt an der Faszination Modellbau gleich mehrere Hallen in Beschlag. Als Teil der Messe fand auch das Echtdampf-Hallentreffen statt. Während der ganzen Messe fuhren unzählige Züge auf den 5- und 7¼-Zoll-Gleisen durch zwei Messehallen. Mit der Halle A2 standen so in insgesamt vier Messehallen die Modellbahnen in den unterschiedlichsten Baugrößen im Zentrum.

Aber auch ein Blick über den Tellerrand ist bei diesen Veranstaltungen absolut zu empfehlen. In der Lego-Fan-Ausstellung, einer ganzen Halle voll mit den verschiedensten mit Klemmbausteinen nachgebauten Themen, drehte so mancher Zug seine Runden. Von der allerersten Lego-Eisenbahn mit blauen Schienen auf weissen Schwellen über detaillierte Nachbauten verschiedener Lokomotiven bis hin zu einer Lego-Bahn in 5-Zoll-Spurweite gab es auch für den Modellbahnfan so einiges zu sehen. Sogar ein Diorama des Landwasserviadukts aus Klemmbausteinen hatte den Weg nach Friedrichshafen gefunden.






PIKO zeigte seine breite Produktpalette an Schweizer Fahrzeugen, darunter auch die Mirage.

Auch in den weiteren Hallen gab es Spannendes zu sehen, was auch für die Modellbahn genutzt werden kann. Von Modellbauwerkzeugen über Profile, Farben bis hin zu 3D-Druckern und Fräsmaschinen wurde die gesamte Bandbreite unseres Hobbys be-

deutet. Und auch in der Halle der Schiffsmodelle und der Modellautos und Lastwagen galt es, die Augen offen zu halten. Denn überall waren die Verladeseenen in Häfen oder auf Güterumschlagsplätzen nachgestellt, und so war auch an verschiedenen

Orten die Eisenbahn wieder zu entdecken. Die Faszination Modellbau 2025 zeigte eindrucksvoll: Die Leidenschaft für die kleine Welt ist ungebrochen, und das Modellbahnhobby vermag mit seiner Vielseitigkeit nach wie vor die Massen begeistern. 



News

Modellbahn-Expo Tramelan

Ausstellung und Börse im Jura

Foto: Michael Kohler



Am 29. und 30. November 2025 findet die Modellbahn-Expo in Tramelan im Berner Jura statt. Die Modellbahn-Expo wird ergänzt durch eine Börse, sodass Besucherinnen und Besucher gleich mehrere spannende Erlebnisse an einem Ort geniessen können. An der Börse werden sowohl Modellbahnen als auch Modellautos zum Kauf angeboten. Im CIP in Tramelan ist auch Michel Laube als Aussteller mit dabei, der seine Anlage «Eichwiler» zum ersten Mal an einer Ausstellung präsentiert. Wer die in dieser Ausgabe der LOKI porträtierte Anlage gerne live erleben möchte, dem ist ein Besuch an der Modellbahn-Expo empfohlen. Die Ausstellung ist an beiden Veranstaltungstagen von 10 bis 17 Uhr geöffnet.

Michael Kohler

Zu sehen ist in Tramelan unter anderem die Molkerei «De Melkfabriek» von Erik Wierenga aus den Niederlanden.

Betriebsgruppe RBDe 566

Ein NPZ im SOB-Design der 1990er-Jahre

Eine Gruppe Betriebseisenbahner und Bahnfreunde hat sich zum Ziel gesetzt, einen RBDe 566 NPZ der Schweizerischen Südostbahn zu erwerben und als historisches Fahrzeug zu erhalten. Der Triebzug der vierten Serie wurde nie modernisiert und eignet sich daher ideal für eine originalgetreue Restaurierung im klassischen Design grün-creme von 1995. Die Mitglieder bringen reichlich Erfahrung im Erhalt historischer Schienenfahrzeuge mit und wollen den NPZ betriebsfähig erhalten und künftig für historische Fahrten einsetzen. Das Ziel ist ein authentisches Bahnerlebnis im Stil der 1990er-Jahre anzubieten. Aktuell sammelt die Betriebsgruppe Spenden über die Plattform Lokalhelden. Mit dem Geld soll der Zug von der SOB gekauft und ein Stück Schweizer Bahngeschichte vor dem Schneidbrenner bewahrt werden.

Michel Huber

Infos: www.lokalhelden.ch/erhaltung-sob-npz



Foto: Betriebsgruppe RBDe 566

Der SOB RBDe 566 soll erhalten und ins Design der 1990er-Jahre zurückversetzt werden.

Smilestones zieht um

Ein neues Zuhause für die Miniaturwelt

Die grösste Miniaturwelt der Schweiz bleibt Neuhausen am Rheinfall treu, zieht aber im Frühjahr 2026 ins Rhyfall Village. Der Umzug wird notwendig, da die bisherigen Räume am Industriepark saniert werden. Am neuen, modernen Standort entstehen

erweiterte Ausstellungsflächen und neue Attraktionen, erneut unter der künstlerischen Leitung von Dr. Peter Jezler. Seit Oktober 2025 ist Smilestones geschlossen. Gemeinsam mit Partnern aus dem Rhyfall Village sollen künftig kombinierte Erleb-

nis-, Gastro- und Eventangebote entstehen. Die Eröffnung ist fürs Frühjahr 2026 geplant.

Stefan Wyss

Weitere Infos: www.smilestones.ch/umzug

orsetto.ch

Auktionsplattform mit Modellbahnen

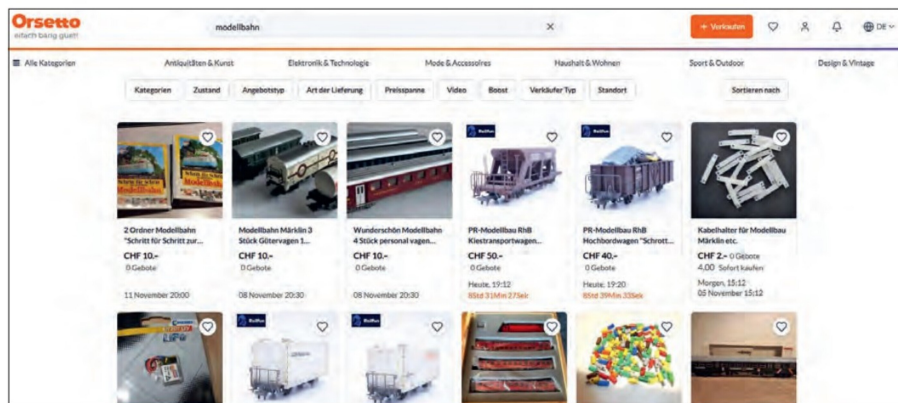
orsetto.ch ist eine Schweizer Online-Verkaufsplattform mit verschiedenen Kategorien, eine davon ist «Modelleisenbahnen und Zubehör». Nutzer können hier Modelle, Ersatzteile, Literatur oder ganze Anlagen anbieten oder erwerben. Das Angebot lässt sich nach verschiedenen Kriterien filtern, bei-

spielsweise nach Spurweiten, Stromart, Zustand oder Preisspanne. Die Plattform bietet eine einfache Bedienung, transparente Inserate und sichere Transaktionen. Mit moderaten Gebühren bietet die Plattform dem Schweizer Gebrauchtgütermarkt eine zentrale und gut strukturierte Anlaufstelle.

Die Anzahl angebotener Modellbahnartikel ist zuletzt stark angestiegen, nebst privaten Verkäufern sind mittlerweile diverse bekannte Occasionenhändler auf der Plattform aktiv.

Stefan Wyss

Weitere Infos: www.orsetto.ch



Screenshot: Stefan Wyss



Die Plattform bietet modellbahn-spezifische Such- und Filterfunktionen.



E-Paper-Archiv – Eisenbahn-Zeitschrift 6/88

Exklusiv für unsere Digital- und Panorama-Abonnenten stehen ab sofort alle Ausgaben bis und mit Heft 6/88 der LOKI-Vorgängerin «Eisenbahn-Zeitschrift» als E-Paper zur Verfügung.

Aus dem Inhalt:

Vorbild: Furka-Bergstrecke

Eisenbahn-Geschichte: Deutsche Bahn im Kanton Schaffhausen

Vorbild und Modell: Swiss-Express-EW II

Modellbahn: Modellbautage Luzern

Anlagen-Vorschlag: Kölniz

Bauanleitung: Bahnhof Langwies

Abenteuer Eisenbahn: Dampf in Südafrika

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



Medientipps



Zugerlebnis Schweiz

Das neueste Buch aus dem Hause Helvetiq, ein Reiseführer über Schweizer Zugerlebnisse, wirbt mit dem Zusatz «35 gemütliche Fahrten», was in der schnelllebigen Zeit stütz macht. Trotz des hohen Tempos von heute ist es dem seit 2005 in Bern lebenden und leider inzwischen verstorbenen englischstämmigen Autor Diccon Bewes gelungen, ein wundervolles Reisebuch zu verfassen. Neben bekannten Routen wie der Glacier-Express- oder der GoldenPass-Linie finden sich auch weniger bekannte Strecken. Mit der üblichen Aufteilung der Landesteile umfasst jeder Vorschlag mehrere Seiten. Ausser den obligaten Reiseinformationen, die mit treffenden Bildern untermalt sind, wird auch der Geschichte mit einem historischen Foto und einem kleinen Exkurs Raum geboten. Den Abschluss bilden eine Zeitleiste und die Information über die Abos.

Mit dem Buch «Zugerlebnis Schweiz» erhält der Reisebegeisterte einen interessanten Mix von neuen Reiseempfehlungen und Bahngeschichten sowie mit den Bildern die nötige Preiseiselust. Ob als Nachschlagewerk, Reiseführer oder Lektüre auf dem Sofa, das Buch ist jedem Schweizreisenden zu empfehlen.

Hans Roth

Zugerlebnis Schweiz
Diccon Bewes
Deutsch
232 Seiten, 14,8 × 21,0 cm, Paperback
Helvetiq AB
ISBN 978-3-03964-097-3

CHF 29.90

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



Rollmaterialverzeichnis RBS, 1898–2025

1984 erschien beim Verein Rollmaterial Schweiz (VRS) ein Rollmaterialverzeichnis des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS), der die Jahre 1898–1984 abdeckte. 2021 folgte eine Ergänzung der Jahre 1985–2021, die der Verein als PDF-Download zur Verfügung stellte. Die immensen Veränderungen der letzten Jahre im Fuhrpark des RBS veranlassten Jörg Aeschlimann, dieses Jahr ein völlig überarbeitetes Verzeichnis zu veröffentlichen. Es listet dabei sämtliche Fahrzeuge des RBS auf und berücksichtigt dabei auch alle Vorgängerunternehmen: SZB, ESB, BSB, VBW, BWB und WT. Neben dem Verzeichnis mit den minutiösen Auflistungen wird das Buch durch zahlreiche Informationen wie eine Chronik, die allgemeinen Angaben über das Rollmaterial und die technischen Angaben zu den Bahnanlagen ergänzt. Zahlreiche Fotos mit informativen Bildlegenden über sämtliche Epochen untermalen das Verzeichnis in bester Weise.

Das Buch ist in der Bibliothek von Anhängern des RBS und von Schweizer Meter-spurrollmaterial fast Pflicht. Dass sich eine Mitgliedschaft beim VRS lohnt, zeigt sich auch daran, dass dessen Mitglieder lediglich den halben Preis bezahlen.

Hans Roth

Rollmaterialverzeichnis RBS, 1898–2025
Jörg Aeschlimann
Deutsch
96 Seiten, 20,8 × 14,8 cm, Paperback
Verein Rollmaterial Schweiz, VRS
ISBN 978-39526246-1-6

CHF 30.–

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



Zettchens Abenteuer «Reise ans Meer»

Beim jüngst erschienenen Kinderbuch «Zettchens Abenteuer» kommen unsere Nachwuchseisenbahner im wahrsten Sinne des Wortes regelrecht zum Zug. Das von Michael Staub liebevoll geschriebene Wimmelbuch wurde vom bekannten Grafiker und Illustrator Res Zinniker detailreich bebildert. Gleich zu Beginn erfährt man, dass eine Schulklasse von Buchstaben auf eine Schulreise setzt und dabei ans Meer fährt. Das vermisste Zettchen wird kurzerhand von allen gesucht. Anfänglich sucht nur die Lehrerin mit der Klasse, später schwappt die Suche auf die gesamte und nicht kleine Familie Z über. Was dann geschieht, wenn sich sämtliche Z-Buchstaben auf die Suche nach dem kleinen Zettchen machen, sorgt für allerhand lustige Momente und einige Lücken.

Zettchens erstes Abenteuer «Reise ans Meer» ist ein kurzweiliges Wimmelbuch zum Schauen, Staunen und Lachen. Es zeigt auf eine humoristische Art, dass jedes noch so kleine Wesen seinen Platz in der Welt hat. Ein ideales Kinderbuch, das als Geschenk zu Weihnachten bei den kleinsten Bahnfans für glänzende Augen sorgt.

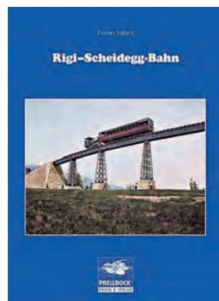
Hans Roth

Zettchens Abenteuer «Reise ans Meer»
Michael Staub, Res Zinniker
Deutsch
32 Seiten, 20,3 × 27,2 cm, gebunden
Nachtschicht Verlag
ISBN 978-3-033-11454-8

CHF 29.–

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





Rigi-Scheidegg-Bahn

1999 erschien das erste Mal eine entsprechende Publikation über die Rigi-Scheidegg-Bahn, sie ist aber seit Jahren vergriffen. Der Nachfrage entsprechend hat sich Florian Inäbitt zu einer Neuauflage entschlossen.

Bereits 1816 wurde auf Rigi Kulm ein erstes Gasthaus gebaut; 1825 zählte es bereits 200 Gästebetten. 1836 nahm die Schifffahrt des Vierwaldstättersees den Betrieb auf und brachte noch mehr Gäste. Die Erschliessung war nur eine Zeitfrage. Während die beiden «Grossen» (VRB, ARB) ihre Leistung rasch unter Beweis stellten, hatte die RSB von Anfang an Schwierigkeiten. Es scheint, dass bereits von Beginn an die finanzielle Situation im Mittelpunkt stand. 1938 forderte der Verkehrsverbund Rigi, dass die Bahn ihren Pflichten nachkomme oder ihr die Konzession aufgehoben werde, was schliesslich am 14. Oktober 1942 erfolgte.

Das Buch basiert auf der Erstauflage von 1999. Beim Bildmaterial wurde aber kräftig zugelegt. Sorgfältig zusammengetragene Fakten ermöglichen eine Übersicht über die komplexe Geschichte. Empfehlenswert für Bahnfreunde, die eine alte Bahn kennenlernen und möglicherweise mit einer Wanderung erkunden möchten.

René Stamm

Rigi-Scheidegg-Bahn
Florian Inäbitt
Deutsch
110 Seiten, 17,0 × 23,0 cm, gebunden
Prelboc Druck und Verlag
ISBN 978-3-907579-13-5

CHF 25.-

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



Triebwagen und Triebzüge – Teil 1

Nach zahlreichen Büchern in gedruckter Form wie auch auf einer DVD für den Computer geht der Autor Wolfgang Finke nun einen Schritt weiter. Denn immer mehr elektronische Endgeräte weisen kein CD/DVD-Laufwerk mehr auf. Diesem Umstand trug er Rechnung, und so gibt es nun seine Bücher auf Datenträgern. Das heisst, man erwirbt einen USB-Stick, bei dem nach dem Einstecken am Gerät dieselbe Prozedur abläuft, wie man es bereits von den Büchern auf DVD von tram-TV gewöhnt ist.

Das neueste Werk ist eine Skizzensammlung von Triebwagen und Triebzügen von Schweizer Schmalspurbahnen aus der Zentral- und Ostschweiz. Berücksichtigt wurden die Bahnen AVA, AB, FART, FLP, FB, FW, GGB, MGB, MIB, RhB und ZB. Auf über 180 PDF-Seiten werden rund 560 Fahrzeuge gezeigt. Ein verlinktes Inhaltsverzeichnis am Anfang führt den Benutzer unkompliziert direkt zur gewünschten Bahn.

Die Fahrzeugskizzen von Wolfgang Finke sind begehrt und werden vor allem von Rollmaterial-Geschichtsforschern und Modellbauern rege benutzt. Das neue Verzeichnis gehört in jede Dokumentensammlung von Meterspurbahnen.

Hans Roth

Triebwagen und Triebzüge – Teil 1
Wolfgang Finke
Deutsch
193 Seiten, 29,7 × 21,0 cm, digital/PDF
tram-TV
ISBN 978-3-943846-58-4

EUR 24,95

Einfach und bequem online
bestellen unter:
<https://shop.tram-tv.de>



Traumanlagen selbst gestalten

Der deutsche Modellbauer und Autor Josef Brandl hat in den 1980er-Jahren mit dem Bau von Modellbahnanlagen auf höchstem Niveau begonnen. Europaweit bekannt wurde er mit den Anlagen «Wachau» und seiner Nachbildung der «Schiefen Ebene». Das «Eisenbahn-Journal» publizierte regelmässig in einer eigenen Reihe über seine im privaten Auftrag entstandenen Traumanlagen. Brandls wie echt wirkende Landschaften und Szenarien im Kleinen sind legendär. Generationen von Modellbahnern nahmen seine Werke bisher als Inspiration und eiferten seiner modellbauerischen Handschrift über Landesgrenzen hinweg nach.

Jüngst erschien mit dem Titel «Traumanlagen selbst gestalten» Brandls jüngstes Buch. Auf 160 Seiten kann der Leser Josef Brandl begleiten, wie aus einer Idee eine Modellbahnanlage entstehen kann und er dabei bei vielen Themen äusserst detailliert aufzeigt, wie man am besten zu einem möglichst realistischen Resultat kommt.

Wer sich schon immer eine Modellanlage bauen wollte, findet in diesem Buch garantiert die notwendigen Tipps. Selbst geübte Modellbauer werden im Buch mit Sicherheit zusätzliche Kniffe entdecken.

Hans Roth

Traumanlagen selbst gestalten
Josef Brandl
Deutsch
160 Seiten, 23,2 × 29,6 cm, gebunden
GeraMond Media GmbH
ISBN 978-3-98702-118-3

CHF 58.50

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



Börse

Beachten Sie den Insertionsschluss der LOKI 1|2026: Freitag, 28. 11. 2025
Börseninserat einfach online eintragen unter www.loki.ch/boerse

Verkaufen

N Vitrinenmodelle: Lemaco SBB E 4/4, C 5/6, A 3/5, DB BR 45 003.
franzhuegi@bluewin.ch

HO Set Eisenbahn Canada VSOE Lx, CIWL L.S./France Trains/Rivarossi/Jouef, neu, OK.
juerg.hanselmann@gmail.com

HO Zu verkaufen aus Nachlass: Grosser Posten Maschinen, teilweise neu, zum Bauen einer Modellbahnanlage. Diverses Material im Karton. Steuerungsgeräte, Transformatoren, grosser Posten Kabel und anderes, ca. 10 Kartons. Kann besichtigt werden. Preis nach Vereinbarung.
Tel. 079 659 25 75

HO Verkäufe Modelleisenbahn: Märklin digital mit Centralstation, div. Rollmaterial (Loks und Wagen grossteils originalverpackt). Häuser, Bäume, Begrünungsmaterial, inkl. Zubehör. Preis nach Vereinbarung.
Urs Brandenberger, Goldacherstrasse 20 9400 Rorschach, Tel. 078 624 22 88

HO Diverses, neuwertiges BEMO-H0m-Material. Listen verlangen.
kurt.voeggeli@gmx.ch

HO Neue HAG- und Märklin-Lokomotiven, div. Wagen, alles neu und OVP.
Liste verlangen.
phdaepfen@gmx.ch oder Tel. 079 225 92 15

HO Roco-Schienen, -Weichen usw.
Neu 25%, Occ. 10%.
h.p.loll@hispeed.ch

Om Verkäufe Om: FerroSuisse, ModelRail, BEMO. Liste verlangen.
eberhard.grau@t-online.de

O Verkäufe meine letzten Eigenbaumodelle 2L. Ältere SBB-Personenwagen, 1× BC/1× B/2× C2, und Gepäckwagen, 1× F2, und dazu Güterwagen, 1× K4 und 1× Gms. Dazu das MTH-Krokodil Be 6/8¹ 13254 umgebaut auf normal 2L analog ohne die Elektronik. Preis für den ganzen Zug nur en bloc CHF 2500.–. Barzahlung bei Abholung.
Bitte bei Interesse Bilder per Mail anfordern.
hausiraess@bluewin.ch

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

Kaufen

H0m Suche: Modelle H-R-F BOB/WAB/SPB und Zahnstangengleis H-R-F H0m/H0e Riggenbach.
chr.z@outlook.com

HO Suche Liliput-Art. L133940, SBB-Domino-Pendelzug, Gehäusezustand egal. Muss elektrisch funktionieren.
Christian Moser, Mooshausstrasse 14, 3510 Konolfingen, E-Mail: mस्क@bluewin.ch

Verschiedenes

Verkäufe: Modelleisenbahn-Zeitschriften in Ordner; komplett 1981 bis 1986. LOKI-Zeitschriften, komplett 2015 bis 2019. LOKI Spezial, 16 Ausgaben.
Vergabe an beste Offerte.
thomas_otto75@hotmail.com, 079 626 90 08

Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten

- Rückbau von Modellanlagen
- Abholung ganze Schweiz

Kerstin und Peter Christen, Hofstrasse 17, 4912 Aarwangen, Tel. 062 923 02 15/079 373 23 56
christen_modelbahn@bluewin.ch

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

Suche Spur N bis Spur I

Auch ganze Sammlungen
Sofortige Abholung und Barzahlung

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

Modelleisenbahn-börse Kerzers

10. Januar 2026, 10–15 Uhr

Seelandhalle 3210 Kerzers

Lücken im Regal? Fülle Sie auf!

Bestelle hier ältere
LOKI Magazine



Stämpfli Verlag AG | Tel. +41 (0)31 300 63 25
loki@staempfli.ch | www.loki.ch



DANIEL STAIBER
MODELLEISENBahn-SAMMLUNGEN

SUCHE

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



bruderer bahnen



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

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

Freier Eintritt!
Digitaler Rangierbetrieb
Spur 0 auf der Bühne
ÖV benutzen!

**51. Birmensdorfer
Modelleisenbahn-Markt**

Samstag, 6. Dezember 2025
9.00–15.00 Uhr
Gemeindezentrum Brüelmatt
Dorfstrasse 10, 8903 Birmensdorf



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

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

Lokschuppen Hagen-Haspe
seit 1977 **Exklusive
Modelleisenbahnen**
und mehr... vieles mehr...
www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40



HESS
MODELLEISENBahnen

20 % RABATT
auf das gesamte Lagersortiment

SONNTAGSVERKAUF

30.11.25 und 14.12.25 - jeweils von 10-16 Uhr

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST

BAHNHOFSTRASSE 24 – 3125 TOFFEN – 031 812 07 03

**Das aussergewöhnliche
Modell-Eisenbahnerlebnis!**



SCHOTTERPLATZ
mit Besonderheiten
»Einstiegen bitte!«
0 2 3 2 3

**Nächste
Publikumstage:**
13. / 23. / 28.12.2025
11. / 24.01.2026

Billette unter
schotterplatz.ch

Schotterplatz
Hornmattstr. 22b
5103 Wildegg
Tel: 056 511 04 90
info@schotterplatz.ch




**Frohe Weihnachten
wünschen Ihnen**



KML GmbH
Ch 3601 Rüschlikon – Bürglistrasse 14

Tel.: +41 71775 9010
www.kml-log.ch

Veranstaltungen

Öffentlicher Fahrtag **Eisenbahnbetriebslabor Schweiz AG** | 3. Dezember 2025, 10.15–16.00 Uhr | 8600 Dübendorf, Überlandstrasse 271
Zugang und Details (insbesondere der Zugang zum EBL) siehe Website.
<https://www.ebl-schweiz.ch>

Fondue-Bähnli **Rotary Club Reusstal** | 4. bis 7. Dezember 2025 | 5620 Bremgarten, Bahnhof
Geniessen sie ein Fondue im warmen und festlich dekorierten «Mutschälle-Zähni», während die Landschaft an Ihnen vorbeizieht.
<https://shop.e-guma.ch/ava/de/events/c/genussfahrten-2604032>

Tag der Modelleisenbahn **Stämpfli Verlag** | 5. Dezember 2025, 9.00–16.00 Uhr | 3001 Bern, Wölflistrasse 1
Auch in diesem Jahr öffnen wir zum internationalen Tag der Modelleisenbahn die Türen zur «LOKI-Fabrik».
<https://loki.ch/de/tag-der-modelleisenbahn>

Samichlausfahrt 2025 **Radio Zürsee** | 6. Dezember 2025, 9.00–22.30 Uhr | 8135 Sihlwald, Alte Sihlthalstrasse
Mit der ZMB zum Samichlaus in Sihlwald.
<https://www.radiozuersee.ch/p/Radio-Zursee-Samichlausfahrt-7JkmTvTyFNRC00byzpJQNM>

Fahrtag in Münsingen **Dampfbahn Aaretal** | 6. Dezember 2025, 16.00–20.00 Uhr | 3110 Münsingen, Hunzigenstrasse 1
Chlousefahrt: Dampf- und Elektrolokomotiven, spezielle Kinder- und Rollstuhlwagen, Samichlous, Restaurant.
<https://www.dampfbahn-aaretal.ch>

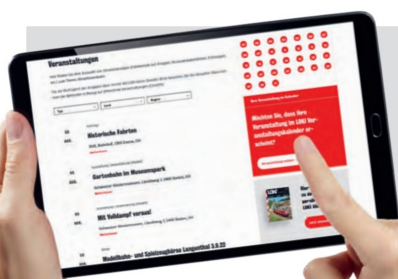
BAM-Käsererei-Zug **La Voie des Sens / MBC** | 6. Dezember 2025 | 1110 Morges, Bahnhof
Fondue-Zug oder Mont-d'Or-AOP-Zug. Details siehe Website.
<https://lavoiedessens.ch/de/fromager-d>

Modelleisenbahnmarkt **REA** | 6. Dezember 2025, 9.00–15.00 Uhr | 8903 Birmensdorf, Gemeindezentrum Brühlmatt, Dorfstrasse 10
Grosse Modelleisenbahn-Börse, Rangierbetrieb Spur 0, Festwirtschaft, Eintritt frei. ÖV benützen!
<https://rea-spur0.ch>

Hochwertige Eisenbahnmodelle **Eisenbahn-Sammlung Uster** | 6. Dezember 2025, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise
Anlagen Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m in Betrieb; Privatführungen auf Anfrage.
<https://www.eisenbahnsammlung.ch>

Tag der Modelleisenbahn **Modulbaufreunde der RhB (MFRhB)** | 6. Dezember 2025, 13.00–17.00 Uhr | 7302 Landquart, Schulstr. 10
Spezieller Fahrtag für Gross und Klein.
<http://www.mfrhb.ch>

US-Grossanlage **Gino Gantner** | 6./7. Dezember 2025, 10.00–17.00 Uhr | 8193 Eglisau, Zürcherstrasse 1
Besuchen Sie eine im Osten der USA angesiedelte Grossanlage zur Zeit der 1950er-Jahre.



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 1|2026.
Freitag, 28. November 2025

Öffentliche Fahrtage **Modelleisenbahn-Club Einsiedeln** | 6./7. Dezember 2025, 13.00–18.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Hauptstrasse 20

Anlässlich des Einsiedler Weihnachtsmarkts öffnet der MECE seine 0/0m/0e Anlagen.

<https://www.mece.ch>

Öffentlicher Fahrbetrieb **MEKW – Modelleisenbahnklub Wil** | 6./7. Dezember 2025, 10.00–17.00 Uhr | 9500 Wil SG, Hofbergstr. 13a

Weihnachtsfahrbetrieb beim MEKW auf der 200 m²grossen Spur-0- und -0m-Anlage. Motto: Rund um die Welt.

<https://mekw.ch>

TransOrmonan – Themenfahrten **ASD 1914 / tpc** | 7. Dezember 2025 | 1860 Aigle, Bahnhof

Der Verein ASD 1914 organisiert Themenausflüge an Bord des TransOrmonan. Details siehe Website.

<https://asd1914.com>

Modellbahnbörse Köniz **Könizer Eisenbahnklub (KEK)** | 7. Dezember 2025, 10.00–15.00 Uhr | 3098 Köniz, Schwarzenburgstrasse 321

Traditionelle Modellbahnbörse mit Verpflegungsmöglichkeit, Weihnachtsgeschenke für kleine und grosse Bahnfans.

<https://mykek.ch>

Tag der offenen Tür **Modelleisenbahn-Club Wittenbach-Kronbühl** | 7. Dezember 2025, 9.00–17.00 Uhr | 9300 Wittenbach, Hofstetstr. 11a

Fahrbetrieb auf den Anlagen H0, H0m, N, Nm und der Märklin-Modulanlage H0, Occasionsmarkt und Festwirtschaft.

<https://www.mcwk.ch>

Jahresschlussfahrt **Verein Tram-Museum Zürich** | 7. Dezember 2025, 10.00–14.00 Uhr | 8008 Zürich, Forchstrasse 260

Traditionelle Rundfahrt mit einem unserer Museumsfahrzeuge im vorweihnachtlichen Zürich mit Fotohalten.

<https://www.tram-museum.ch>

Publikumstag Schotterplatz **Schotterplatz** | 13./23./28. Dezember 2025, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornimattstrasse 22b

Schotterplatz mit fahrenden und rangierenden Zügen, Installationen und aussergewöhnlichen Exponaten.

<https://www.schotterplatz.ch>

Vorführung **Brugger Modelleisenbahn-Club (BMC)** | 13./14. Dezember 2025, 10.00–17.00 Uhr | 5201 Brugg, Untere Hofstatt 4

Es gibt viel Neues zu entdecken! Ein Giruno fährt auf der Anlage, die Bergbahn ist nun in Betrieb.

<https://www.bmc-brugg.ch/>

Tag der offenen Tür **Modelleisenbahnclub Basel** | 13./14. Dezember 2025, 10.00–17.00 Uhr | 4056 Basel, Elsässerstrasse 2A

Tag der offenen Tür mit Vorführungen auf den Anlagen in Spur 1, 0, 0m und 0e. Samstag ab 14.00 Uhr.

<https://www.mcb-bs.ch>

Vorführung **Modelleisenbahn-Club Baar** | 20./21./24. Dezember 2025, 10.00–16.00 Uhr | 6340 Baar, Neugasse 55 (UG Waldmannhalle)

Eintritt frei. Besichtigung und Steuerung für Besuchende der Spuren 0 (neu) und H0. Einsatz des Stellpultes. 24.12. bis 15.00 Uhr

<https://www.mebaar.ch>

Christbaumfest 2025 **Familie Schär** | 20./21. Dezember 2025, 14.00–18.00 Uhr | 8552 Felben-Wellhausen, Bachweg 9

Christbaumfest mit der WBF. Private Feldbahneranlage mit Dampf- und Dieseltraktion in Spurweite 7¼ Zoll.

Train des Fêtes **Passion Ilm** | 22./23./26./27./28./29./30./31. Dezember 2025/1./2./3. Januar 2026, 10.00–18.00 Uhr | 1610 Oron-la-Ville

Erleben Sie die 20. Auflage des Train de Fêtes mit über 140 Modulen im Centre sportif. Eintritt frei.

Modellbahnausstellung **1. Salzburger Modelleisenbahnclub** | 27. bis 30. Dezember 2025/2. bis 6. Januar 2026, 10.00–17.00 Uhr

Der 1. Salzburger Modelleisenbahnclub lädt zur jährlichen Weihnachtsausstellung ein.

<https://www.smece.at>

Bahn aktuell



Neue Serviceanlage
in Weinfelden eröffnet



Fotos: Jörg D. Lüthard

Die Belegschaft der neuen Serviceanlage in Weinfelden zeigt sich mit dem für die Realisierung verantwortlichen Team vor dem RABe 533 501 Flirt Evo.

Anfang November 2025 erfolgte in Weinfelden die Eröffnung der neuen Serviceanlage der Thurbo. Die Holzhalle ersetzt das alte MThB-Depot und verfügt über fünf je 80 Meter lange Gleise, was für die 60 bzw. 75 Meter langen Flirt Evo genügt. In der Halle besteht keine Fahrleitung. Die Züge werden mit einem fernsteuerbarem Zweiweg-Elektroantriebsgerät bewegt. Im Kopfbau bestehen Büroflächen für 10 Mitarbeiter und ein Sitzungszimmer, zudem Garderoben für die rund 40 Mitarbeitenden. Die auf dem Dach montierte PV-Anlage soll jährlich gut 400 MWh Strom liefern. Die Baukosten betragen 18,4 Mio. Franken.

Bedient wird die Serviceanlage von 30 SBB-Mitarbeitern im Auftrag der Thurbo. Ausgeführt werden in Weinfelden lediglich leichtere Servicearbeiten, denn grössere Unterhaltsarbeiten erfolgen im Instandhaltungszentrum Oberwinterthur. Im Raum Rorschach soll künftig eine ähnliche Serviceanlage entstehen.

In Weinfelden erfolgt bis 2035 die Inbetriebnahme aller durch die SBB und ihre

Tochtergesellschaften bestellten Flirt Evo. Das sind zumindest 329 Triebzüge (107 Thurbo, 24 RegionAlps, 198 SBB). Möglicherweise gelangen danach die 93 GTW für

Nebestrecken zur ungarischen MÁV, die prüft, ob ihre Revision und ihr Umbau auf 25 kV/50 Hz längerfristig preiswerter ist als eine Neubeschaffung. Jörg D. Lüthard



Die Triebzüge werden mit einem Elektroantriebsgerät von ZARGO bewegt. Auf der einen Seite ist eine Schwabkupplung montiert und auf der anderen eine Schraubenkupplung oder eine SchaKu.



Foto: Tobias Frei

KTU-Lok im Rübenverkehr eingesetzt

Für die diesjährige Rübenkampagne wird u. a. die Re 456 095 eingesetzt, die sich seit dem Januar 2021 im Bestand des DSF befindet. Am 11. Oktober 2025 war sie mit einem beladenen Rübenzug von Alle Cargo nach Delémont auf dem Netz der CJ unterwegs, hier bei Courgenay.



Foto: Daniele Gillardi

Foto: Markus Seeger

Sonderfahrt des DVZO mit Dieselpower

Der DVZO hat zwei Em 3/3 von den SBB übernommen und als Dankeschön für die Spender und auch als öffentlich ausgeschriebene Fahrt am 1. November 2025 eine Extrafahrt von Bauma in den Güterbahnhof Winterthur und zurück unternommen. Auf der Hinfahrt wurde ein Gbs-Güterwagen für den Abbruch nach Winterthur Grütze mitgenommen.



Mit Dampf nach Schwarzenburg

Am 11. und 12. Oktober 2025 fand in Schwarzenburg ein historisches Wochenende statt. Mit von der Partie war auch die Dampfbahn Bern mit der einst heimischen BSB Ed 3/4 51, mit der nächtliche Pendelfahrten zwischen Schwarzenburg und Lanzenhäusern stattfanden. Es waren wohl die letzten Nostalgiefahrten auf der Linie, bevor die Strecke mit ETCS ausgerüstet wird.

Kurze Güterzüge am Genfersee



Fotos: Beat Brulin

Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) von SBB Cargo national ist und bleibt eine Herausforderung. Seit geraumer Zeit wird ein neues Konzept angewendet, bei dem die Güterzüge analog dem Personenverkehr nach Fahrplan sowie Zeit mit den bereitgestellten Wagen verkehren und später...



...Wagen der nächste Zug mitnimmt. Das Resultat sind kurze, modellbahntaugliche Güterzüge mit Achtel- oder Viertellast, wie die Bilder vom 7. Oktober 2025 mit der Re 420 280 (oben) oder der gemieteten 193 064 bei Saint-Saphorin zeigen. Beide führen lediglich je einen Containertragwagen mit.

Viel Betrieb vor der Streckensperre



Einmal im Monat wird in Innertkirchen der Adhäsions-Versuchstriebwagen Be 4/4 14 eingeschaltet, um seine Luftbehälter wieder aufzufüllen.



Fotos: Florian Hübscher

Da die Schiebebühne der Meiringer Wagenhalle nicht verwendbar ist, wird der X 603 am 28. Oktober 2025 per Strassentransport angeliefert.

In der Woche vor der geplanten Totalsperre (3.–30. November 2025) herrschte auf der Strecke Meiringen–Innertkirchen der Zentralbahn (ZB) nochmals ein bunter Betrieb. Einerseits waren die beiden Dienstwagen X 720 und X 704 fertig revidiert, während der X 603 und der X 761 in die Revision nach Meiringen sollten. Da die Wagenhalle aufgrund von Bauarbeiten an der Schiebebühne derzeit nicht per Schiene erreichbar

ist, musste dieser Wagentauch via Innertkirchen Kraftwerk und mit einem Lkw-Tiefgänger erfolgen.

Tags darauf wurde über den Mittag ausserdem der Adhäsions-Versuchstriebwagen Be 4/4 14 (ex FW) eingeschaltet, um seine Luftbehälter zu füllen. Dies geschieht ungefähr einmal im Monat und ist derzeit die einzige Aktivität des Triebwagens. Während der Totalsperre wird in den Tunnels

Kirchet und Cheisten eine Deckenstromschiene montiert, die für einen künftigen Betrieb mit 15 kV Wechselstrom vorbereitet ist. In den nächtlichen Betriebspausen in der Vorwoche werden mit der gelben Hebebühne bereits Vorbereitungsarbeiten ausgeführt. Die Montage selbst erfolgt im Zweischichtbetrieb mit dem Montagezug von Furrer+Frei, bestehend aus Tm 2/2 75 und zwei Flachwagen. Florian Hübscher



Die revidierten X 720 und X 704 werden am 28. Oktober 2025 mit der HGM 104 002 zurück auf das Brünignetz überführt, hier bei Aareschlucht West.

Das letzte Rössliträm eingestellt

Das letzte regelmässig verkehrende Rössliträm der Schweiz fuhr seine Runden in Knies Kinderzoo in Rapperswil. Am 26. Oktober 2025 endete auch dieser Betrieb und wird durch ein neues E-Trämlli ersetzt. Das von Stadler und der Südostbahn (SOB) entwickelte und gebaute Fahrzeug wird am 31. Januar 2026 seinen Betrieb aufnehmen.



Foto: Hans Roth

Foto: Peter Pfeiffer



Innovation für die Schöllenenstrecke

Zusammen mit Stadler und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) konnte die MGB das im Jahr 2021 gestartete Forschungsprojekt «Geschwindigkeitsreihe v+» erfolgreich umsetzen, das am 15. und 16. August 2024 durch das BAV abgenommen wurde. Künftig können die ORION-Triebzüge zwischen Andermatt und Göschenen, wo ein Gefälle von 181‰ herrscht, mit bis zu 30 km/h talwärts verkehren. Bisher war die Höchstgeschwindigkeit dieser Züge auf 21 km/h begrenzt, für KOMET-Triebzüge lediglich auf 15 km/h. Mit Hinblick auf die Präsentation am 25. März 2025 erhielt der ORION-Triebzug ABeh 8/12 312 eine spezielle v+-Beschriftung.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme des neuen Zahnradbremssystems hat die MGB entschieden, die 25 neu bestellten ORION-Triebzüge, die ab 2026 ausgeliefert werden, direkt mit dem neuen Zahnradbremssystem «v+» auszurüsten zu lassen und die bestehenden 11 ORION-Triebzüge identisch nachzurüsten.

Hans Roth

Am 31. Oktober 2025 fotografierte Peter Pfeiffer den mit der v+-Beschriftung versehenen ABeh 8/12 312.



Foto: Stefan Schultheiss

EW IV auf dem Weg zum Abbruch

Am 24. Oktober 2025 wurden die seit langer Zeit in Steinhausen abgestellten EW IV zur Rekuperation nach Olten gebracht. Die Wagen sollen anschliessend dem Abbruch zum Opfer fallen. Den beiden Re 420 304 und 300 waren insgesamt 18 Wagen angehängt.



Foto: Luis Tschirren

La Traction mit illustrem Nostalgiezug

La Traction und Eurovapor haben zusammen einen Extrazug organisiert, der am 18. Oktober 2025 von La Chaux-de-Fonds nach Tavannes verkehrte. Der bei La Cibourg fotografiert Nostalgiezug bestand aus dem Triebwagen CFe 4/4 601 und zwei Plattformwagen (ex BOB) und erinnert an den einstigen Zugverkehr der C.J.

Foto: Stefan Wyss



Fotofahrt auf den Bündner Schienen

Am 12. Oktober 2025 war die Ge 6/6' 415 der RhB mit einem Zug für die Fair-Fotografen zwischen Chur und Sumvitg unterwegs. Organisiert wurde die Fahrt von den Vereinen Dampffreunde der RhB und Club 1889. Die rund 30 Fotografen reisten mit dem Zug und mit einem parallel nebenherfahrenden historischen Postauto. Im Zug eingereiht war auch der frisch revidierte B 2245.

Historische Re 6/6 im Einsatz



Foto: Peter Pfeiffer

Am 11. Oktober 2025 erfolgte der erstmalige Einsatz der von SBB Historic übernommenen Re 6/6 11666 mit einem Nostalgiezug, bestehend aus historischen EW I und II, von Erstfeld nach Lugano und zurück. Die Aufnahme entstand bei der Rückfahrt auf der Cherstelenbachbrücke bei Amsteg.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Georg Trüb

Faszination Eisenbahn: Mehrere Eisenbahnliebhaber beobachten von der Aussichtsplattform «Hennings» aus in Richtung Landwasserviadukt den Viaduktshuttle der RhB. Friedrich Hennings war der Ingenieur, der die Albulalinie von Thusis nach Samedan entworfen und gebaut hat.



Vorbild & Modell | RhB EW IV in H0m von BEMO

Der Bernina Express der 1990er-Jahre

Im Jahr 1993 beschaffte die RhB mit den EW IV neue Wagen für den Bernina Express. BEMO hat sich bis jetzt Zeit gelassen, diesen Wagentyp in das H0m-Sortiment aufzunehmen. Manuel Blumenthal hat sich mit ihm auseinandergesetzt und sich die nun ausgelieferten Wagenmodelle genauer angesehen.

Von Manuel Blumenthal (Text/Fotos)

Die vor über 20 Jahren durch D+R produzierten H0m-Modelle der RhB EW IV sind längst vergriffen. Nun hat sich BEMO dieser Wagen angenommen. Ein fast logischer Schritt, denn die Modelle von D+R sind etwas in die Jahre gekommen, zudem gibt es mittlerweile diverse Farbvarianten, die abgesehen von Kleinserienherstellern bisher nicht produziert wurden. Nun ist es so weit, und der Zug im Design der 1990er-Jahre kann ausgeliefert werden. Wir blicken deshalb auf die Geschichte dieses Wagentyps bei der RhB zurück.

Die EW IV bei der RhB

Nach der Inbetriebnahme der EW II und EW III rechnete man 1983 bei der RhB mit weiter steigenden Fahrgastzahlen. Eine

Bedarfsabschätzung ergab einen weiteren Bedarf zwischen 30 und 50 Personenwagen. Diese hohe Anzahl konnte aus finanziellen Gründen nicht beschafft werden, die finanziellen Mittel waren ausreichend für lediglich 16 Wagen. Hiervon waren sechs für das Stammnetz geplant, wovon drei als Erst- und drei weitere als Zweitklasswagen. Zehn weitere wurden in verkürzter Version für die Berninabahn bestellt. Darunter waren drei Wagen erster und sechs Wagen zweiter Klasse sowie ein weiterer Zweitklasswagen mit Gepäckabteil. Aufgrund eines Brandes an einem bestehenden Zweitklassewagen wurde die Bestellung um einen weiteren kurzen Wagen zweiter Klasse erhöht. Die Finanzierung stammte aus dem Privatbahnhilfe-

kredit des Bundes. Man plante die Beschaffung in einem Gemeinschaftsprojekt mit weiteren Bahngesellschaften. In diesem Rahmen versuchte man mit dem Ziel, die Kosten der Wagen zu senken, möglichst einheitliche Kriterien zu erarbeiten. Durch eine Fahrgastbefragung wurde evaluiert, welchen Anforderungen die Wagen zu genügen hatten. So wurde unter anderem eine Vis-à-vis-Bestuhlung gewünscht. Ein weiterer Punkt waren Senkfenster. Damit war auch klar, dass die Wagen keine Klimaanlage, sondern nur eine Lüftung erhalten. Dieser Bestellung schlossen sich schlussendlich nur die Appenzeller Bahnen an, die zwölf Wagen bestellten. Die weiteren Bahngesellschaften entschieden sich für die Beschaffung von Panoramawagen.



Der Bernina Express mit allen sieben neu ausgelieferten Wagen von BEMO unterhalb von Alp Grüm. Passend zu den Wagen sind zwei ABe 4/4^{II}, die ebenfalls vom Uhinger Hersteller produziert wurden.

Die Einheitswagen IV sind technisch gesehen eine Weiterentwicklung der EW II und EW III. Wie bei den Vorgängern kam der Wagenkasten von Schindler Waggon Altenrhein, wobei man neu auf ein Baukastensystem des Typs PA 90 setzte. Zum Baukasten gehören auch die von SIG neu entwickelten Drehgestelle des Typs SIG 90, die für bis zu 100 km/h zugelassen waren und für einen hohen Fahrkomfort sorgten. Der Vorteil des Baukastensystems war, dass eine gemeinsame Grundstruktur bestand, die je nach Kundenwunsch weiter ergänzt werden konnte. Insgesamt waren elf Versionen verfügbar. So bestellten beispielsweise die damalige SBB Brünig zwei Panoramawagen des Typs PA 90. Die Struktur der Wagenkasten der für die RhB gebauten Wagen basierte hierbei auf jener der EW II und EW III. Die Fenster fielen etwas grösser aus. Ebenfalls wurde beim Interieur vieles von den Vorgängerfahrzeugen übernommen. Die Abteile wurden mit Glaswänden getrennt und die Wagenenden durch neue Schwenkschiebetüren separiert. Erstmals kamen geschlossene Toiletten bei einem RhB-Wagen zum Einsatz. Die Wagen wurden schliesslich 1992 und 1993 ausgeliefert und waren für die Strecken der Furka-Oberalp-Bahn, der Brig-Visp-Zermatt-Bahn sowie das Stammnetz der RhB zugelassen. Die verkürzte Ausführung durfte zusätzlich auch auf der Berninastrecke verkehren. Auf eine Zulassung nach Arosa wurde vorerst



Hinter dem EW II folgt ein aus EW IV bestehender Bernina Express, aufgenommen in Berggün.



Fotos: Sig, Peter Hürzeler

Hinter dem ABe 4/4^{II} 51 folgt ein EW IV erster Klasse, während der restliche Zug aus EW III besteht.



Fotos: Siegfried Hürzeler

Die Ge 4/4 III 641 wartet mit ihrem Zug, bestehend aus sechs EW IV, in Filisur auf die Weiterfahrt.



Mit der Auslieferung der Panoramawagen kam es auch immer mal wieder zu gemischten Zügen.



Der Längenunterschied zwischen dem langen EW IV A 1282 und ...



Fotos: Stefan Wyss

... dem um ein Abteil kürzeren EW IV A 1275 ist deutlich sichtbar.

verzichtet. Die kurzen Wagen erhielten das zweifarbige Farbleid der EW III und wurden fortan im Bernina Express eingesetzt. Mit der Inbetriebnahme der Wagen konnte ab 1995 mit dem Heidiland-Express auch ein neuer Zuglauf von Landquart über Davos und Filisur bis nach Tirano lanciert werden. Der Zug, bestehend aus Wagen des Typs EW III und EW IV, fuhr über Davos nach Tirano, unter anderem auch, um das Kapazitätsproblem des Bernina Express in Filisur zu entschärfen. Leider blieb die Anfrage trotz der guten Anschlusslage in Landquart ungenügend, worauf der Zug nur noch ab Davos Dorf fuhr, bevor die Verbindung dann wieder ganz eingestellt wurde.

Die langen Wagen erhielten ein komplett rotes Farbleid und waren fortan auf dem Stammnetz im Einsatz. Ursprünglich wurde eine weitere Beschaffung der EW IV beabsichtigt, um weitere ältere Wagen zu ersetzen, doch zu dieser Nachbestellung kam es offensichtlich nie. Stattdessen nahm die RhB im Jahr 2000 neue Panoramawagen für den Bernina Express in Betrieb, wobei Stadler bei der Entwicklung der Wagen viele Elemente der EW IV einfließen liess. Mit der Inbetriebnahme der Panoramawagen wurden die Wagen EW IV im Bernina Express nicht mehr benötigt. Sie wurden in diversen anderen Zügen, auch auf dem Stammnetz, eingesetzt. Nach und nach verloren die kurzen Wagen das zweifarbige Farbleid, und im Jahr 2004 wurde der letzte Wagen umlackiert. Im Laufe der Zeit durchliefen die Wagen ein Refit. Bis heute sind die EW IV ein fixer Bestandteil des Wagenparks. Sie tragen das RhB-Farbleid mit breiten grauen Streifen und grauen Türen. Zudem wurden die Wagen mit Zugzieldisplays ausgerüstet. Der A 1281 wurde 2014

beim Unfall bei Tiefencastel zerstört und abgebrochen, die weiteren Wagen sind heute alle noch in Betrieb. Die langen Wagen zweiter Klasse B 2391 bis 2393 wurden zuletzt zu Bärenwagen umgebaut und sind seither hauptsächlich auf der Strecke nach Arosa im Einsatz, wo Sie Werbung für das Bärenland machen.

Foto: Stefan Wyss



Der BD 2475 trägt seit dem Refit das neue Design und elektronische Zugzielanzeigen.

Die Ge 4/4^{II} 623 führt den Bernina Express, bestehend aus gemischten Wagen EW III und EW IV, Richtung Bever.



Fotos: Sig. Peter Hürzeler

Der EW IV hinter dem Packwagen zeigt den letzten Zustand, bevor er zum Bärenwagen umgebaut wurde.



Art.-Nr.	Betriebsnummer
3244 100	BD 2475
3244 101	B 2491
3244 102	B 2492
3244 104	B 2494
3244 106	B 2496
3244 108	A 1273
3244 109	A 1275

BEMO EW IV

Mit den Neuheiten 2024 hat BEMO für viele überraschend die EW IV als Formneuheit angekündigt. Knapp zwei Jahre später wurden die Modelle nun ausgeliefert. Vorerst sind zwei unterschiedliche Wagennummern erster Klasse, vier Wagennummern zweiter Klasse sowie der Wagen mit Gepäckabteil produziert worden. Alle Wagen sind im Ablieferungszustand gehalten. Dies passt exakt, um einen kompletten Bernina Express nachzubilden, wie er Mitte der 1990er-Jahre zwischen Chur und Tirano eingesetzt wurde. So viel vorweg: Das lange Warten auf die Wagen hat sich gelohnt. In der Tabelle links haben wir die verschiedenen Wagen- und Artikelnummern aufgeführt, die BEMO nun ausgeliefert hat.

Formen

Im Vergleich zu den rund 20 Jahre alten D+R-Wagen ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass sich die Fertigungstechnik in der Zeit stark weiterentwickelt hat. Die Konturen bei den Modellen von BEMO sind sauber ausgeführt, es gibt viele fein eingravierte Details. So heben sich die Türen, das Fensterband und auch die Lüftungsanlagen am Dach schön hervor. Selbstverständlich wurden alle Formunterschiede bei den drei verschiedenen Wagenarten exakt nachgebildet. Die Fenster sind dem Vorbild entsprechend getönt und warten noch mit einem weiteren Detail auf. Oben ist die silbrige Aluminiumleiste sauber aufgedruckt. Diese ist eigentlich nur sichtbar, wenn die Fenster nicht ganz geschlossen sind, und natür-



Von den Wagen der ersten Klasse wurden zwei verschiedene Wagennummern produziert, abgebildet der A 1275.



Die Wagen zweiter Klasse sind in der Serie in der Mehrheit, hier der B 2491.



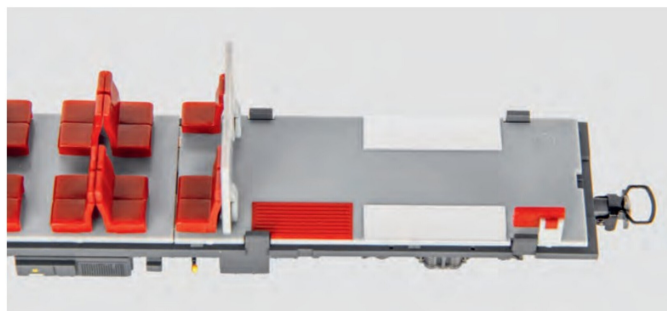
Der BD 2475 ist im Vorbild ein Einzelstück, im Modell wurde er von BEMO dennoch kompromisslos umgesetzt.



Gleich drei Formvarianten hat BEMO umgesetzt: einen Zweitklasswagen, einen Erstklasswagen sowie einen Zweitklasswagen mit Gepäckabteil.



Die Inneneinrichtung der Wagen ist aus Einzelteilen zusammengebaut und mehrfarbig gestaltet.



Das Gepäckabteil wurde mit viel Liebe zum Detail umgesetzt und in mehreren Farben bedruckt.

lich sind auch die Fenstergriffe fein aufgedruckt. Auch die Inneneinrichtung muss sich nicht verstecken und ist gemäss Wagenklasse unterschiedlich gestaltet. Sowohl in der ersten Klasse als auch in der zweiten Klasse sind die Stühle sauber und als Aufsteckteil ausgeführt, was zu einer mehrfarbigen Inneneinrichtung führt. Ein weiteres Detail, das auffällt: Im Vorraum gegenüber der Toilette, beim Erstklasswagen auch auf der gegenüberliegenden Seite, sind so-

gar die Gepäckablagen nachgebildet, obwohl man diese bei geschlossenem Dach nicht sieht. Ein weiteres Detail beim BD ist im Gepäckabteil zu finden. Da sind neben den Riffelblechen bei den Toren auch die Abtropfgitter für die Ski nachgebildet. Man sieht hier gut, mit welcher Akribie die Konstrukteure bei BEMO arbeiten, damit ein detailreiches Modell entsteht. Im Vergleich zu früheren Modellen ist auch ein weiteres

Detail neu konstruiert. Die Übergangstür hebt sich daher besonders von den bisherigen Modellen ab.

Lauf Eigenschaften

Die Wagen laufen zuverlässig und ruhig. Der siebenteilige Zug kann ohne Probleme durch engste 330-mm-Radien und vorbildgerechte 70‰-Steigungen gezogen werden. Zwei Triebwagen des Typs ABe 4/4^{II} von BEMO hatten hierbei keine Mühe. Dies zeigt, dass die Wagen mit ihren rund 70 Gramm Gewicht widerstandslos über die Gleise gleiten. Aufgrund des Gewichts entgleisen die Wagen auch im gestossenen Zustand nicht. Sollte BEMO sich entscheiden, auch die langen EW IV zu produzieren, ist dies für den Pendelzugbetrieb ideal.

Elektronik besitzt der Wagen ab Werk keine, lediglich eine altbewährte Stromabnahme, die dazu dient, die optional erhältliche BEMO-Innenbeleuchtung 6544 000 mit Strom zu versorgen. Für deren Montage ist der Wagen wie bei BEMO gewohnt bereits vorbereitet.

Sauber verarbeitet

Die Wagen sind sehr sauber lackiert, und auch die Bedruckung lässt keine Wünsche offen. Die Trennkanten zwischen der roten und dem aufgedruckten braunen Band sind sauber und haarscharf ausgeführt. Die Apparaturen am Wagenboden sind ebenso wie die Türgriffe mehrfarbig abgehoben, wodurch die Details wunderbar zur Geltung kommen. Der im Tampopdruckverfahren aufgedruckte technische Block ist lupenrein und lesbar aufgedruckt. Das Dach ist in einem Silberton lackiert, und die Dachlüfter sind aufgesetzt. Die Wagen werden in einer Blisterverpackung geliefert, wie zuletzt alle neuen Modelle von BEMO. In der Verpackung findet man zudem ein paar wenige Zursüchte wie die Bremsschläuche und die Heizkabel sowie eine Anleitung, welche die Montage der Teile beschreibt. Zudem gibt sie einen Überblick über die wichtigsten Ersatzteile. All das ist in der gewohnten Kartonumverpackung mit Sichtfenster untergebracht.

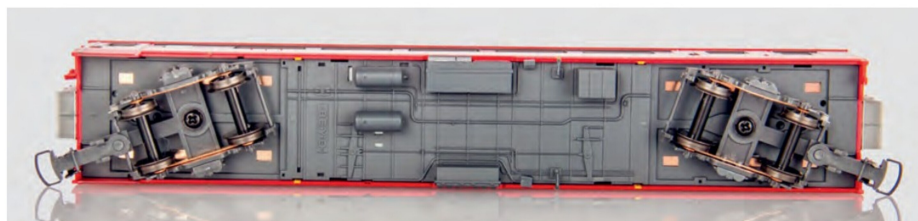


Die Formen sind sauber graviert, was besonders im Türbereich auffällt.



Auch das Gepäcktor und der Türgriff beim BD 2475 sind fein graviert.





Am Wagenboden sind die Leitungen angedeutet und diverse Anbauteile angebracht.



Lüftergitter, Lamellen und Dachlüfter sind am Dach sauber ausgeführt.




Mitte der 1990er-Jahre ziehen die beiden ABe 4/4¹ einen Bernina Express über die Bernina.



Bei den EW IV hat BEMO eine neue, korrekte Übergangstür umgesetzt.

Fazit

Gut Ding will Weile haben, was sich beim EW IV von BEMO einmal mehr bestätigt. Die Neukonstruktion überzeugt durch die vielen Details und vor allem durch die saubere Bedruckung. Auch wenn der Preis von knapp 100 Franken kein Schnäppchen ist und der gesamte Zug eine grössere Anschaffung darstellt, dürfte der Bernina Express der 1990er-Jahre den Weg zu so manchem Modellbahner finden. Um die mit EW IV und EW III gemischten Züge des Bernina Express sowie den Heidiland-Express nachzubilden, wären nun die EW III

mit grossen Klassenziffern eine logische Vervollständigung im Produktportfolio. Zudem ist zu hoffen, dass demnächst auch weitere Farb- und Formvarianten des EW IV angekündigt werden. Somit könnten dann auch verschiedenste Züge nachgebildet werden, wie sie heute bei der RhB täglich anzutreffen sind. Dazu zählen natürlich auch die langen EW IV. Auf alle Fälle hat BEMO mit den Wagen eine Neuheit auf den Markt gebracht, von der sich mancher Modellbahner noch diverse Varianten erhofft. Eines ist klar: Die EW IV-Modelle von BEMO machen definitiv Lust auf mehr. 

Bau | Felsenkeller in verschiedenen Baugrößen

Bauernhauskeller und mysteriöser Eingang

In der LOKI 10|2025 hat Marcel Ackle über den Bau von Felsenkellern berichtet.

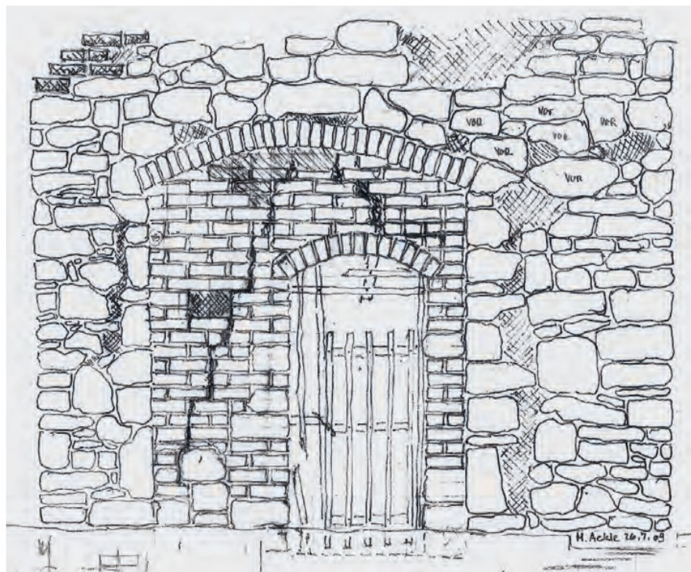
Diese können mit wenig Platzbedarf in eine Modellbahn integriert werden.

Da die Keller unterschiedlichste Nutzen hatten, lassen Sie sich auch thematisch variieren.

Im zweiten Teil zeigt uns Marcel Ackle nun, wie er zwei weitere Felsenkeller gebaut hat.



Ein mysteriöser Eingang führt zu einem Felsenkeller. Der Eingangsbereich kann im Massstab 1:22,5 sehr detailliert und umfangreich ausgestaltet werden.



Die Zeichnung wurde direkt im Massstab 1:22,5 auf Papier von Hand erstellt. In ihr sind alle Details festgehalten, so auch beachtliche der Riss im Mauerwerk.

Von Marcel Ackle (Text/Fotos)

Bei Bauernhäusern waren die Felsenkeller weitverbreitet, waren sie doch Ideal zur Einlagerung der Ernte. Viele Bauernhöfe hatten früher ihre eigenen Keller, die oft in den Felsen geschlagen und nur rudimentär ausgebaut waren. Die Keller dienten als Lagerstätte für verschiedenste Lebensmittel wie Gemüse, Obst und Käse. Die konstante Temperatur und die hohe Luftfeuchtigkeit, die Schädlinge fernhielt, waren hierfür entscheidend. In vielen Orten entwickelten sich um Felsenkeller herum auch Brauereien, denn die Keller eigneten sich auch bestens zur Lagerung von Bier. In Fässern und Flaschen fand es hier ideale Bedingungen, um in Ruhe zu reifen und frisch zu bleiben. Rund um die Brauereien entstanden oft auch Gaststätten mit Biergärten, in denen das kühle Bier ausgeschenkt wurde. Der Zugang zu kühlem Bier direkt aus dem Keller war ein grosser Anziehungspunkt und trug zur Popularität dieser Orte bei. Die kühlen Gänge und Höhlen boten an heissen Sommertagen eine willkommene Erfrischung und wurden zu einem sozialen Treffpunkt.

Mysteriöser Eingang in 1:22,5

Sichtbar werden die Keller auf der Anlage nur durch den ausgestalteten Eingangsbereich. Was sich dahinter verbirgt, ist der Fantasie der Betrachter überlassen. Oft wirken die Eingangstore aber mystisch und geheimnisvoll. So auch bei dem hier umgesetzten Beispiel. Für den Bau von Felsenkellern wurde vielfach ein Teil des Ausbruchmaterials wieder vermauert. Die Steinblöcke wurden dabei nur so viel wie notwendig bearbeitet, sodass als Resultat viele verschiedene Steingrössen und -formen entstanden. Solche Steine, die im Eingangsbereich dieses Kellers vermauert wurden, sind im Mauerwerk zu sehen. Auslöser für dieses Modell im Massstab 1:22,5 war die Idee, unbedingt einmal einen grossen Riss in einem Mauerwerk darzustellen, so wie dieser sehr markant in der Zeichnung und auch über alle Bauschritte zu sehen ist. Gleich hinter der Holztüre führt eine Treppe durch einen engen Gang sehr steil nach unten. Wohin diese Treppe effektiv führt, getraut sich niemand nachzusehen, denn eine grosse Tafel warnt vor dem Eintritt.

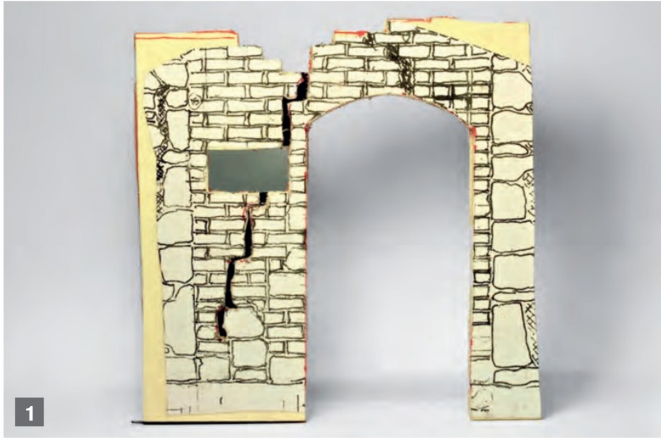


Bild 1: Der tiefer liegende, ausgeschnittene Teil des Eingangs klebt bereits auf einem Sperrholzbrettchen, das der Konstruktion die entsprechende Stabilität bietet.



Bild 2: Im nächsten Schritt habe ich die aus gelbem Ton gebrannten Steine mit Weissleim auf dem Sperrholzbrettchen festgeklebt, die Zeichnung hilft bei der Positionierung der Steine.

Bild 3: Nachdem alle Steine gesetzt worden waren, konnte der Gips aufgetragen werden. Die Gipschicht wurde hier bewusst etwas dicker auf die ganze Konstruktion aufgetragen, damit die in den Lücken eingefügten Steine erhaben herausgegraviert werden konnten.

Bild 4: Nachdem die Fugen erstellt und die Steine modelliert waren, war dieser Teil fast fertig, und alle gravierten Konturen wurden wieder ersichtlich.

Bild 5: Der Riss im Mauerwerk, der in der Zeichnung schon ersichtlich ist und der eigentliche Grund für den Bau dieses Modells war, kommt nach der Kolorierung gut zur Geltung.

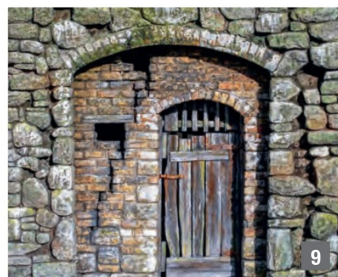
Bild 6: Zum Bau des erhabenen Teils ist die Abfolge dieselbe wie für das tiefer liegende Teil. Als Erstes ist für den Eingang auch wieder eine Form mit Sperrholzteilen und Mauersteinen entstanden, die anschließend mit Gips ausgegossen wurde.

Bild 7: Nachdem der Gips getrocknet war, wurden mit einem Mikroschraubenzieher als Werkzeug die Mauersteine graviert.



Bild 8: Im Anschluss wurden die Teile koloriert und zusammengesetzt. Der bewusst moosgrünliche Farbton ist etwas dunkler geworden als ursprünglich vorgesehen. Aus diesem Grund wurden einige Stellen mit verdünnten Weisstönen wieder etwas aufgehellt.

Bild 9: Die alte Holztüre ist aus Lindenholz entstanden. Für die Alterung habe ich unter anderem auch Kreide benutzt. Für die Äste von Sträuchern verwende ich sehr gerne Tomatenwurzeln.



Das fertige Modell im Sonnenlicht. Im letzten Schritt erfolgte die Begrünung. Die Feldbahn fährt direkt vor dem Eingang durch.



Keller zu Bauernhaus in 1:35

Der Bauernkeller gilt als Klassiker: die kühle Höhle mit einer durchschnittlichen Temperatur von acht bis zwölf Grad Celsius, in der verschiedene Feldfrüchte aus dem Bauernbetrieb über Monate problemlos gelagert

werden können. Über Zu- und Abluftöffnungen und eine Lüftungsöffnung in der Tür kann der Luftstrom im Felsenkeller gesteuert werden. Das doppelflügelige Eingangstor ist so breit, dass der Keller bei diesem Modell im Massstab 1:35 mit einem Handkar-

ren zum Einlagern der geernteten Produkte problemlos befahren werden kann. Kurze Wege sind garantiert, denn der Eingang liegt direkt neben dem Bauernhaus, sodass für das Mittagessen schnell einmal ein paar Kartoffeln geholt werden können.

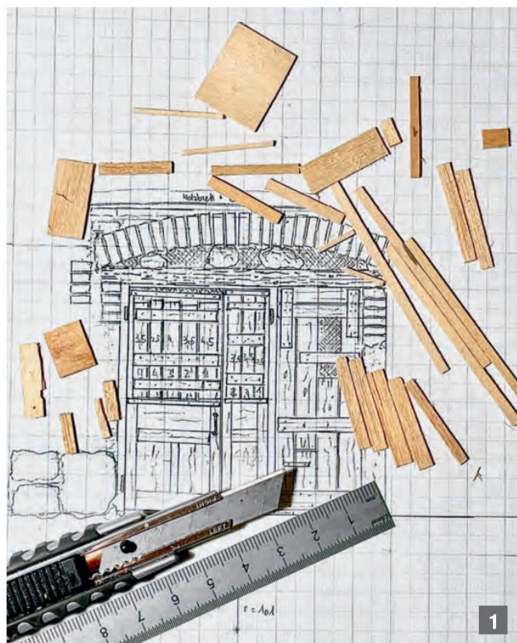




Bild 1: Wie immer bei meinen Modellen stand auch hier am Anfang eine massstäbliche Bauzeichnung, hier im Massstab 1:35, gemäss der die benötigten Längen für die Holzbretter der Türe herausgemessen und abgelängt werden können. Die Holzteile der Türe wurden bereits mit einer kleinen Drahtbürste aufgeraut.

Bild 2: Zur Kontrolle der Masse wurden die mit Weissleim zusammengeklebten Teile der Holztüre auf die Zeichnung gelegt. Die Grundierung erfolgte mit Vallejo Wash. «Light Grey» auf Holz erzeugt keinen grauen, sondern einen braunen Grundton.

Bild 3: Der Farbton für die Deckfarbe wurde anhand von Mischungen und entsprechenden Mustern ermittelt.

Bild 4: Nach dem ersten Farbauftrag mit zwei gemischten Farbtönen wurden einzelne Stellen aufgehellt, um anschliessend nochmals andere Stellen mit weisser Acrylfarbe weiter aufzuhellen.

Bild 5: Das Altern und Verwittern von Holzteilen ist ein Prozess, der nicht immer geradlinig verläuft. Vielfach muss man sich an das richtige Ergebnis herantasten. Am besten orientiert man sich dazu am realen Vorbild. Praktisch alle meine Projekte baue ich von innen nach aussen. Wie hier, wo die Türe den Anfang bildete und später immer mehr Teile dazukamen.

Bild 6: Nach dem Fertigstellen der Türe folgte als nächstes Teil eine Seitenwand aus Ziegelsteinen. Die Steine aus gebranntem Ton wurden mit Weissleim einzeln auf ein Schaumstoffstück geklebt und dann zur



Probe montiert. Im nächsten Schritt habe ich die Steine mit feinem Sand ausgefügt, der mit einem Weissleim-Wasser-Gemisch verfestigt wurde.

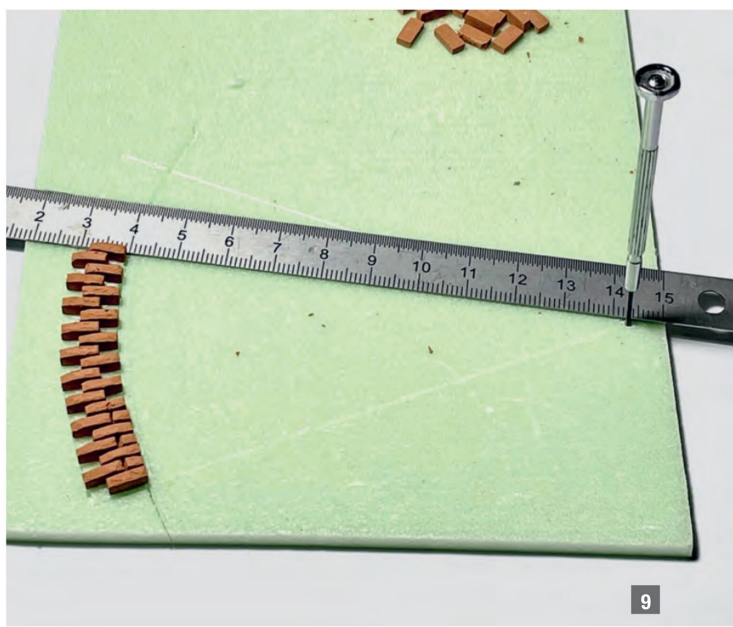
Bild 7: Mithilfe dieser einfachen Zirkelkonstruktion erhalten die Ziegelsteine bei einer gemauerten Bogenkonstruktion die richtige Lage in Richtung Zentrum.

Bild 8: Alle bisher fertigen Teile wurden fix montiert. Der untere Freiraum liess Platz



für eine individuelle Bodengestaltung mit Gefälle. In verschiedenen Stärken gegossene Gipsplatten wurden gebrochen und als Bruchsteine mit einer Zwischenlage aus Karton oder Hartschaum über den Torbogen geklebt.

Bild 9: Meine Arbeitsweise, bauen und anschliessend bemalen und verwittern, ist zeitaufwendiger als eine konventionelle Bauweise. Der Zeitaufwand ist für mich aber nicht relevant, sondern der Genuss am





Bauen. Die Schaumstoffteile für die Geländegestaltung sehen etwas chaotisch aus, aber so konnte ich wieder einmal einen grossen Teil meiner Schaumstoffreste verwerten.

Bild 10: Da die Kontur einigermaßen passte, war nur eine dünne Gipschicht notwendig, um das Gelände in die gewünschte Form zu bringen.

Bild 11: Zu dunkle Stellen der Kolorierung konnten sehr einfach mit einem Glasfaserradierer wieder aufgehellt werden.


Bild 12: Braun eingefärbte Filterwatte und Tomatenwurzeln bilden das Unterholz für die Vegetation, auf die mit einem Sieb in verschiedenen Grüntönen Micro- und Nanoturf von RTS-Greenkeeper gestreut werden.

Bild 13: Der Kellervorplatz hat einen Bodenbelag aus echtem Schiefer erhalten, den ich in einem Steinbruch gesammelt habe. Bündig mit den Steinen wurden die Zwischenräume mit echter Erde in verschiedenen Tönen aufgefüllt und mit einem Weissleim-Wasser-Gemisch verfestigt. Auch im Massstab 1:35 lässt sich die Detaillierung der Umgebung beliebig erweitern.



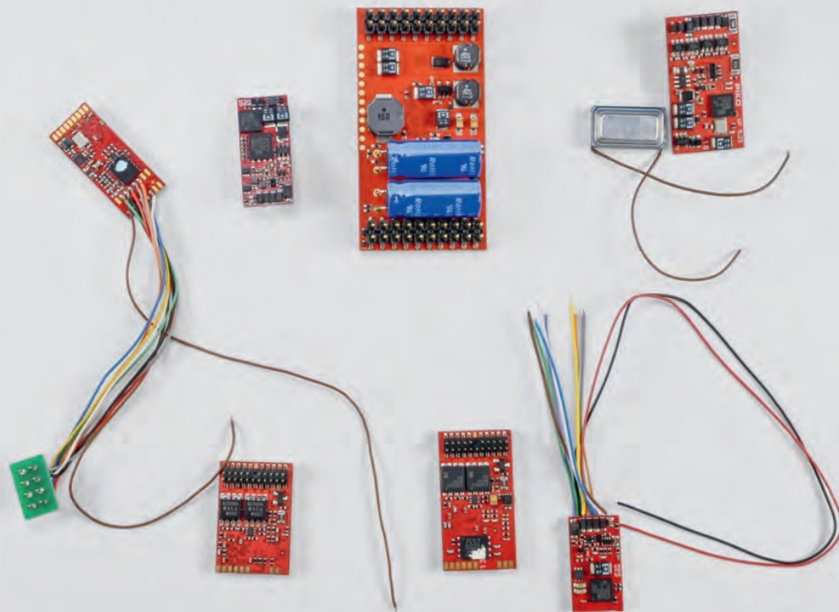
In einem abschliessenden dritten Teil zum Thema Felsenkeller werde ich in einer späteren Ausgabe der LOKI als Letztes noch den Bau eines Kellergewölbes hinter einer

Sandsteinmauer und ein paar weitere Projekte zur Inspiration beschreiben. Die Vielfältigkeit des Themas ist fast grenzenlos, und so lässt sich in jedem Massstab zu je-

dem Thema ein geeigneter Keller mit wenig Platzbedarf auf der Anlage realisieren. Eine zu den Bauwerken passende Geschichte ist eine Bereicherung für jede Anlage. 



Das fertige Werk eingebettet in die Anlage im Massstab 1:35.



PIKO bietet mit den XP- und XP-S-Decodern ein breites Spektrum für die Baugrößen N, TT, H0 und Hm mit verschiedensten Schnittstellen.

Technik | Lokdecoder XP und XP S von PIKO

Das Herz der PIKO-Lokomotiven

Mit dem Entscheid für eine eigene Digitalentwicklungsabteilung ging der Modellbahnhersteller PIKO vor knapp zehn Jahren den Weg zum eigenen System. Unser Digitalspezialist Heiko Herholz hat die aktuellen XP- und XP-S-Decoder des Sonneberger Produzenten etwas genauer unter die Lupe genommen und berichtet darüber.

Von Heiko Herholz Wyss (Text/Fotos)

Bereits 1992 hat Dr. René F. Wilfer den volkseigenen PIKO-Betrieb übernommen und in die Marktwirtschaft geführt. Die PIKO-Modelle waren auch zu DDR-Zeiten im Westen durchaus beliebt, denn oft wurden hier Vorbilder modelliert, die es bei anderen Herstellern nicht gab. Dennoch war eine grosse Kraftanstrengung nötig, bis PIKO in der vorderen Reihe der Modellbahnhersteller angekommen war. Ein wesentlicher Punkt war der Aufbau von Produktserien in der Baugrösse H0, die das Programm bis heute gliedern. Waren anfangs die Hobbyserien vor allem für Kinder, Jugendliche und Wiedereinsteiger im Niedrigpreissegment gedacht, so gibt es heute mit Expert und Expert plus gleich zwei Serien, die sich an etwas anspruchsvollere

Modellbahner richten. Klar ist bei solchen Produkten, dass auch gut abgestimmte Digitaldecoder mit Sound- und Lichteffekten dazugehören. Die Zeiten, in denen man froh war, wenn eine Lok digital fuhr und man zusätzlich das Licht schalten kann, sind vorbei. Der an das Smartphone gewöhnte Modellbahner ist auch beim Hobby anspruchsvoll geworden.

Eigene Digitalentwicklung

PIKO bietet schon lange Digitalsteuerungen und Decoder an. Dies ist in der Vergangenheit fast immer mit Uhlenbrock realisiert worden. Lediglich eine kurze Zeit fanden sich im PIKO-Programm auch Decoder und Digitalzentralen von ESU. Sicherlich kann man auch anspruchsvolle Modellumsetzun-

gen gemeinsam mit einem externen Digitalpartner umsetzen. Das zeigen vor allem kleinere und kleinste Fahrzeughersteller. Diese bringen mitunter nur alle paar Jahre ein komplett neues Lokmodell auf den Markt. Bei PIKO ist dies anders: Hier stehen jedes Jahr etliche Formneuheiten und zahlreiche Varianten an. Das beste Licht- und Sounderlebnis kann man bieten, wenn man bei solchen Projekten eine vollintegrierte Lösung erarbeitet. Dies geht am besten mit einer eigenen Digitalentwicklungsabteilung. Bereits seit knapp zehn Jahren wird diese bei PIKO aufgebaut.

Als erstes Produkt der damals noch jungen Abteilung kam der Messwagen in H0 auf den Markt. Weiter ging es mit Programmiergerät, Zentrale und Decodern. Die

neusten Entwicklungen sind Booster und Zubehördecoder. Bei der Decoderentwicklung war zu Beginn klar, dass der Decoder genauso viel können muss, wie der bisher zugekaufte Uhlenbrock-Decoder. Das waren zuletzt IntelliDrive-2-Decoder mit einer fast unendlichen Liste von Features und umfangreichen Multiprotokollmöglichkeiten. PIKO ist bei der Entwicklung zweistufig vorgegangen und hat sich zunächst mit dem Soundteil intensiv beschäftigt. Dieser wird in PIKO-Decodern immer über das SUSI-Protokoll angesteuert. Bei der ersten Decodergeneration stammte der Decoderteil noch von Uhlenbrock, aber der Soundteil wurde schon durch PIKO realisiert. Einzelne Spezialdecoder aus dieser Zeit sind bis heute bei PIKO unter dem Namen SmartDecoder 4.1 im Programm.

Der nächste grosse Schritt war dann die Entwicklung eines eigenen Decoders, bei dem auch der Decoderteil aus der Sonnenberger Entwicklungsabteilung stammt. Die SmartDecoder XP 5.1 und XP 5.1 S sind diese Produkte. Inzwischen werden Decoder von PIKO nur noch als Decoder XP und XP S bezeichnet.

Multiprotokollbetrieb

Multiprotokolldecoder sind in der Entwicklung anspruchsvoll. Neben den eigentlichen Gleisformaten muss auch geklärt werden, wann welches Protokoll aktiv ist und wie die Umschaltung erfolgt. XP-Decoder beherrschen neben DCC auch das Märklin-Motrola-Protokoll und mfx. Ausserdem ist der Betrieb mit analoger Gleich- und Wechselspannung möglich. Darüber hinaus werden auch RailCom und RailComPlus unterstützt. Auf der Eingangsseite ist also alles möglich, was weitverbreitet ist. Lediglich Selectrix fehlt. Das ist aber in den meisten Fällen verschmerzbar, da schon seit vielen Jahren alle Digitalzentralen mit diesem Protokoll auch zusätzlich DCC unterstützen. PIKOs aktuelle Decodergeneration ist gemäss des «fits mfx»-Programms von Märklin zertifiziert. Das bedeutet, dass sich die Decoder an mfx-fähigen Digitalzentralen automatisch anmelden und dabei Loksymbol, Decodernamen und Sonderfunktionssymbole geladen werden. Man muss als Modellbahner nichts weiter tun, als das Triebfahrzeug auf das Gleis zu stellen. Der Rest wird von der Technik erledigt, und das Fahrzeug wird zur Lokauswahl in der Datenbank des Steuergerätes bereitgestellt. Das ist natürlich eine sehr bequeme Sache. Abseits der Märklin-Welt



Per RailComPlus angemeldete Triebfahrzeuge werden der Datenbank des Digitalsystems automatisch hinzugefügt und stehen sofort zur Steuerung bereit. Das ist auch bei der aktuellen Decodergeneration XP so. Hier ist eine neue Lok vom PIKO-Digitalsystem SmartControl WLAN gefunden worden. Eine Meldung im Display des Handreglers informiert über die neue Lok.

hat das Verfahren RailComPlus einige Verbreitung gefunden. Es wurde von ESU entwickelt und ist zwar nicht genormt, wird aber von einigen Herstellern unterstützt. Grundsätzlich funktioniert die Anmeldung genauso wie bei Märklins mfx. Der Unterschied ist vor allem, dass RailComPlus auf der RailCom-Technik beruht und die automatische Anmeldung dadurch wesentlich schneller erfolgt. PIKO setzt die RailComPlus-Technik auch beim eigenen SmartControl-WLAN-System ein. Diese Zentralen befinden sich sogar in Startpackungen von PIKO, und da hier ebenfalls Triebfahrzeuge mit RailComPlus-Technik enthalten sind, gelingt der Einstieg in das Hobby mit der digitalen Modellbahn mühelos.



Im Programmiermenü des SmartController WLAN gibt es mit PSD ein Auswahlfeld, hinter dem sich Updates für XP-Decoder verbergen.

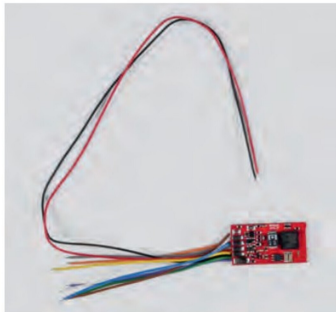
Viele Features

Die Decoder der XP-Generation unterstützen das Funktion-Mapping bis F68 im DCC-Protokoll. Mit insgesamt 69 unterstützten Funktionstasten ist der Decoder auch gut für die Zukunft gerüstet, denn in anspruchsvollen Triebfahrzeug-Soundprojekten werden derzeit üblicherweise bis zu 32 Funktionen genutzt. Die Anzahl der physischen Funktionsausgänge richtet sich bei PIKO nach der Schnittstelle des jeweiligen Decoders. Das sind beim SmartDecoder XP mit PluX22-Schnittstelle neben den Lichtausgängen sieben weitere. Alle Ausgänge sind über zwei verschiedene Dimmfunktionen dimmbar. Die Ausgänge können fahrtrichtungsabhängig eingeschaltet werden und lassen sich auch in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit ausschalten. Dies ist sinnvoll, wenn man die Anfahrlichter von Altbau-Elektrolokomotiven vorbildgerecht ansteuern will. Weiter werden vier unabhängige Blinkgeneratoren für die Funktionsausgänge geboten. In Kombination mit den zwei voneinander unabhängigen Dimmfunktionen lassen sich so alle denkbaren Licht- und Funktionssteuerungen realisieren. Einige Dinge sind auch direkt einstellbar, so zum Beispiel das Feuerbüchsenflackern und Effekte für Leuchtstoffröhren und Energiesparlampen. Für amerikanische Triebfahrzeuge sind zahlreiche US-Lichteffekte einstellbar, zum Beispiel Mars- und Ditch-Lights. Eher europäisch ist der Kuppelungswalzer für die Ansteuerung von Digitalkupplungen.

Auch wenn es um das Abbremsen vor haltzeigenden Signalen geht, zeigen sich die PIKO-Decoder gut ausgestattet, denn es werden sowohl die in der Märklin-Welt ver-



Das Update der aktuellen Lok kann einfach über das Programmiergleis erfolgen und dauert jeweils nur circa eine knappe Minute.



Der SmartDecoder XP F ist ziemlich frisch im PIKO-Programm und ein vollwertiger Multiprotokolldecoder mit DCC, RailComPlus, Motorola und mfx. Die acht verstärkten und zusätzlich zwei logische Funktionsausgänge können auf alle Funktionen bis F68 gemappt werden.

breitete Gleichstrom-Bremsstrecke als auch das im DCC-Bereich übliche ABC-Verfahren unterstützt. In Zusammenhang mit Letzterem bietet der Decoder auch die Möglichkeit einer Langsamfahrstrecke und einer Pendelautomatik. Etwas weniger verbreitet ist heutzutage das DCC-Bremssignal, bei dem das Anhalten über eine Broadcast-Adresse kommandiert wird. Auch dieses Verfahren wird von PIKO-Decodern beherrscht. Neben dem Abbremsen mit den eingestellten Bremsverzögerungen können auch Bremswege in Zentimeterangaben konfiguriert werden.

SUSI

Das Serial User Standard Interface wurde ursprünglich vom Gartenbahnspezialisten Dietz für die Anbindung von Sound-Bausteinen erfunden. Unter der Beteiligung von Dietz wird SUSI heutzutage als Rail-Community-Norm RCN-600 von der Rail-Community gepflegt und weiterentwickelt. Innerhalb des Normungsverbands ist PIKO bei SUSI eine der treibenden Kräfte und war auch massgeblich an der Erweiterung der Schnittstelle um eine Bidirektionalität beteiligt. Neben der decoderinternen Anbindung des Soundteils setzt PIKO SUSI überall dort ein, wo zusätzliche Dinge nötig sind, die sich nicht direkt mit dem Decoder realisieren lassen. In kleineren Baugrößen wie N und TT sind gelegentlich SUSI-Bausteine auf der Lokplatine, mit denen vor allem Lichtfunktionen ausgeführt werden. Auch in der Baugröße H0 kommt SUSI für Funktionserweiterungen zum Einsatz und

ist in einigen anspruchsvollen Modellen auf der Lokplatine zu finden. Einige Triebzüge nutzen SUSI für die Anbindung von Lichtbausteinen und zur Kommunikation mit den Zugbuscontrollern für den PIKO-Trainbus.

Sound

Bei der Soundfunktion bietet PIKO eine 12-Bit-Auflösung mit einer Samplingrate von 22,05 kHz. Das ist zwar nominell weniger als bei den Sounddecodern anderer Hersteller, aber für ein perfektes Klangerlebnis sind Grösse und Qualität des Lautsprechers und vor allem das Soundprojekt wichtiger als die technische Qualität. PIKO kann besonders mit einer breiten Palette an Soundprojekten punkten. Dabei werden auch Lokfunktionen in die Soundabläufe integriert. So hört man zum Beispiel zunächst das Türengklapper, wenn der Triebfahrzeugführer beim Anlassen einer Diesellok erst in den Maschinenraum muss. Beim Anlassvorgang flackern dann vorbildgerecht die eingeschalteten Lampen der Lok, weil es beim Vorbild zu einem Spannungseinbruch kommt. XP-Sounddecoder von PIKO bieten acht unabhängige Kanäle mit einer Spieldauer von bis zu 495 Sekunden. Bis zu 32 Sounds lassen sich auf alle Funktionstasten bis F68 mappen. Der H0-Decoder mit PluX22-Schnittstelle und der Artikelnummer 56505 bringt eine Endstufe mit 2,5 Watt mit, an die Lautsprecher mit 4–16 Ohm angeschlossen werden können.

Adaptive Motorregelung

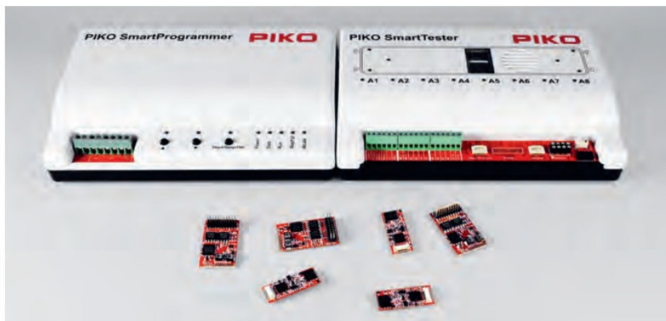
XP- und XP-S-Decoder bieten eine adaptive Motorregelung, mit der Gleichstrom- und Glockenankermotoren angesteuert werden können. Mit speziellen Regelungseigenschaf-

ten lassen sich auch schwierige und vor allem ältere Motoren ansteuern. Decoder für die Baugröße H0 können dabei bis zu 1,2 Ampere Strom liefern. Wie allgemein üblich, ist eine Lastregelung vorhanden. Geschwindigkeitskennlinien können entsprechend DCC-Norm wahlweise als kurze oder erweiterte Fahrstufenkennlinie konfiguriert werden. Bei Bedarf lassen sich Anfahr- und Bremsverzögerungen auch über Funktionstasten schalten. Im Zusammenspiel mit Sound ergeben sich lastabhängige Soundänderungen, zum Beispiel wenn das Triebfahrzeug bergauf fährt oder brems.

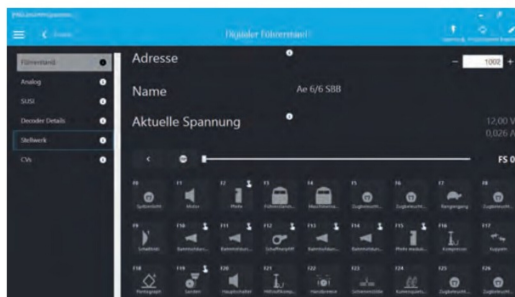
Konfiguration und Soundprojekte

Alle Einstellungen lassen sich über CV-Programmierung vornehmen. Dies kann wahlweise auf dem Programmiergleis oder per RailCom erfolgen. PIKO unterstützt auch das XPOM-Verfahren, bei dem vier Konfigurationsvariablen gleichzeitig per RailCom gelesen werden können. Für Besitzer älterer Märklin-Digitalgeräte ist ein spezieller Modus vorhanden, der zwar nicht das Auslesen, aber immerhin das Einstellen von CV-Konfigurationen erlaubt.

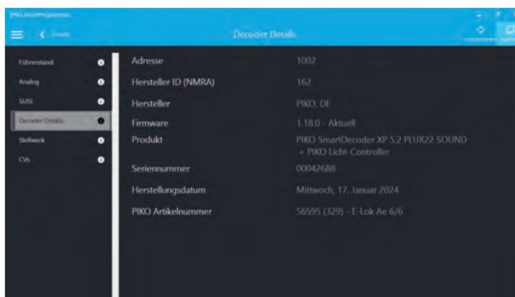
Sehr einfach lassen sich Decoder von PIKO mit dem SmartProgrammer und der zugehörigen App einstellen. Diese ist wahlweise für Windows-, Android- sowie iPad und iPhone bei PIKO auf der Homepage kostenlos erhältlich. Für Trockenübungen sollte man innerhalb der App dann zunächst eines der PIKO-Soundprojekte laden, an denen man alle möglichen Einstellungen ausprobieren kann. So sieht man hier zum Beispiel, wie einfach es ist, Funktionstasten zu tauschen, was eine der häufigsten Anwendungen für viele Modellbahner ist. Auch ein paar PIKO-Spezialitäten



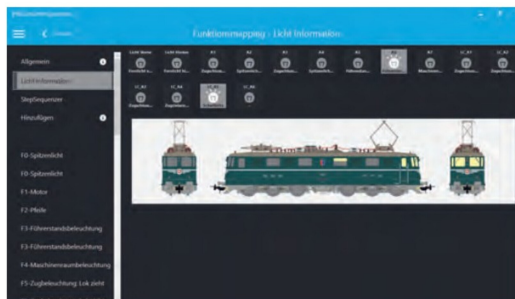
Für Wartungs- und Einstellarbeiten sind der SmartProgrammer und der angesteckte Smart-Tester von PIKO eine perfekte Kombination. Letzterer bietet alle benötigten Schnittstellen.



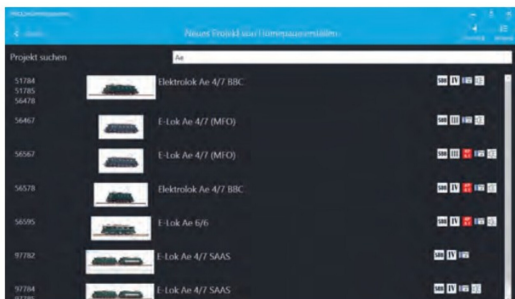
Mit dem SmartProgrammer und der zugehörigen App sind Testfahrten möglich. Beim digitalen Führerstand in der SmartProgrammer-App werden die Funktionssymbole und Bezeichnungen per RailCom eingelesen.



In der Ae 6/6 ist ein moderner XP-5.2-Sounddecoder eingebaut. Zum Lichtcontroller gibt es keine näheren Angaben. Wenn Updates für den Decoder vorliegen, kann dieses direkt über einen Button gestartet werden.



Praktisch ist die Möglichkeit der Lichtinformationen. Hier kann man per Button in einer Simulation ausprobieren, welche Lichter angehen.



Für alle PIKO-Loks gibt es Projekte, die sich mit der App verwalten lassen und wahlweise am Gleis oder im SmartTester auf den Decoder spielen.


lassen sich so erkunden, zum Beispiel der SteppingSequenz, mit dem auf einer Funktionstaste mehrere Funktionen hinterlegt werden können, die durch mehrfaches Drücken der Taste nacheinander durchgeschaltet werden. Auch kann man sich das Lichtschema anzeigen lassen, bei dem die Lichtbeschaltung einer Lok grafisch gezeigt wird.

Leider lassen sich die Soundprojekte nur mit dem SmartProgrammer auf PIKO-Decoder laden. Da man aber bei der Konfiguration viel Zeit spart, ist der SmartProgrammer eine lohnenswerte Anschaffung. Zur Ergänzung dient der SmartTester, der auf der rechten Seite angesteckt wird und bei dem es sich um einen Decoderprüfstand handelt. Decoder werden dort direkt eingesteckt oder angeklemt. Der SmartTester ist mit LEDs, einem Motor und einem Lautsprecher ausgestattet und die ideale Plattform für PIKO-Decoder, wenn diese vor dem Einbau eingestellt werden sollen. Auch die SmartControl-WLAN-Zentrale bietet auf der rechten Seite die Möglichkeit, den SmartTester anzustecken. Projektuploads sind zwar mit dem SmartControl-WLAN-System nicht möglich, aber immerhin kann man Updates der Decoder-Firmware mit dem System vornehmen. Das funktioniert entweder über die Software zum Digitalsystem oder auch direkt vom Handregler, dem SmartController WLAN. Der Vollständigkeit

halber sei erwähnt, dass die Decoder-Firmware auch mit dem SmartProgrammer auf den aktuellen Stand gebracht werden kann.

Ausgereifte Decoder

Moderne Lokdecoder mit zeitgemäßem Funktionsumfang sind komplexe Produkte, bei denen es nicht ohne Software-Updates geht. Neben Fehlerbeseitigungen werden

dabei auch immer wieder zusätzliche Funktionalitäten ausgerollt. Stabil und ausgereift sind die SmartDecoder XP und XP S schon seit längerem und konnten dies auch schon oft im rauen Ausstellungsbetrieb beweisen. In der letzten Zeit hat PIKO nochmals in den Feinschliff der Software investiert und liefert nun gute Decoder mit einem immensen Funktionsumfang. 

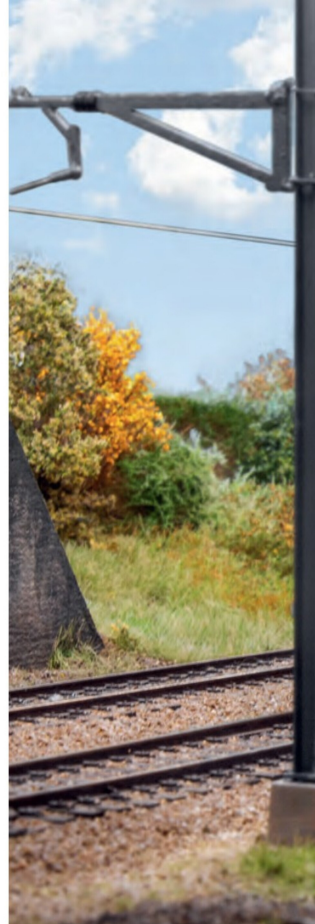


Die Ae 6/6 von PIKO ist ein gutes Beispiel für die umfangreichen Sound- und Lichtfunktionen, die PIKO inzwischen ermöglicht. In der Lok ist ein XP-S-Decoder mit Sound in der Plux22-Schnittstelle eingesetzt. Auf der Lokplattine sitzt ein PIKO-Lichtcontroller, der vom Decoder per SUSI angesteuert wird und zusätzliche Lichtausgänge bereitstellt.

Porträt | Modulanlage in der Baugrösse H0

Eichwiler: eine alternative Streckenführung

Michel Laube ist schon lange im Modellbau tätig und hat sich bereits in verschiedensten Spurgrössen betätigt. Beim Bau seiner neusten Anlage nach Vorbild einer SBB-Hauptstrecke lässt er seine ganzen Erfahrungen einfließen. Das Ergebnis ist eine kleine H0-Modulanlage nahe an der Perfektion. Im Folgenden nimmt er uns mit auf eine Reise über seine Module und gibt uns ein paar Tipps, wie ein solch wunderbares Ergebnis gelingt.





Die Ae 610 487 der SBB Cargo bringt einen leeren Zementwagen von Rothenburg zurück nach Wildegg.

Von Michel Laube (Text/Fotos)

Die Frage «Was wäre, wenn?» begegnet uns in vielen Lebensbereichen und regt immer wieder zum Nachdenken an. Im Modellbau lässt sie sich auf besonders kreative Weise nutzen. Etwa zur Gestaltung glaubwürdiger Fantasiewelten, die sich eng an realen Vorbildern orientieren und so durchaus hätten existieren können. So entstand auch die Idee zu meiner kleinen Modellbahnanlage «Eichwiler».

Was wäre gewesen, wenn die Schweizerische Centralbahn (SCB) im Jahr 1856 eine alternative Streckenführung von Olten nach Luzern gewählt hätte und die Strecke entlang dem rechten Ufer des Sempachersees gebaut hätte?

Die Geschichte hinter der Streckenplanung

Diese Idee steckt hinter der Geschichte dieser Modulanlage. Aufgrund zahlreicher Einsprachen und Proteste entschied sich die SCB im Jahr 1856, die Strecke nicht über Nottwil, sondern über Schenkon und Eichwiler nach Luzern zu führen. Obwohl

diese Streckenführung deutlich aufwendiger war und mehrere Kunstbauten wie Brücken und Tunnels erforderte, wurde sie so realisiert. Mit dieser Geschichte ergab sich die perfekte Ausgangslage für die Anlage, die in modularer Bauweise entstanden ist.

Die Strecke verläuft von Sursee aus zunächst entlang des Ufers des Sempachersees bis zur Station Schenkon, anschliessend entlang der Hänge bis nach Eichwiler und weiter in Richtung Luzern. Die Altstadt von Sempach wird dabei nördlich umfahren,



Die Kantonsstrasse führt über das Portal des 1989 grundlegend sanierten Chegelwaldtunnels.

Anlage



Eine Re 484 verlässt den Waldbachtunnel mit einem umgeleiteten, leeren Holzzug aus Menznau.

wo sich auch der Bahnhof befindet. Besonders erwähnenswert sind der Cegelwaldtunnel und der Waldbachtunnel zwischen Eichwiler und Sempach. Auf diesem etwa 800 Meter langen Streckenabschnitt kreuzt die Kantonsstrasse die Bahnlinie gleich zweimal. Diese Lage, kombiniert mit der Hanglage, führte zu zahlreichen interessanten Kunstbauten entlang der Strecke.

Anlagenkonzept

Von Anfang an war für mich klar, dass es sich bei der Anlage um ein Modularrangement handeln soll, das sich auch auf Ausstellungen präsentieren lässt. Die Abmessungen der einzelnen Module betragen $150\text{ cm} \times 40\text{ cm}$, sodass die einzelnen Segmente handlich bleiben und ohne fremde Hilfe auf- und abgebaut werden können.

Nachgebaut wurde ein Streckenabschnitt auf der Höhe von Eichwiler im Schmalwald. Die Ortschaft Eichwiler ist fiktiv und vom





Der Gotthard-IR bei Eichwiler, geführt von einer Re 4/4^a der ersten Bauserie.

Die Re 460 109 mit einer IC2000-Komposition bei der Strassenüberführung.



Das Maisfeld hat schon längere Zeit keinen Regen mehr gesehen, bereits bilden sich Risse in der Erde.



Die Re 4/4^a 11108 durchfährt die detailliert gestaltete Unterführung mit einem EuroCity vom Gotthard kommend.

Die Re 620 086 legt sich mit einem Kesselwagenzug vor dem Waldbachtunnel elegant in die Kurve.



Die Fahrleitungsteile entstanden zu einem grossen Teil im Eigenbau. Teilweise wurden einzelne Teile zugekauft, so auch bei der abgebildeten Abspannung.

Vorbild Eich abgeleitet. Die beiden Waldbachschritte Schmalwald sowie der Chegelwald existieren dort jedoch tatsächlich.

Die Strecke wurde als doppelgleisige Hauptstrecke ausgeführt, um den Betrieb möglichst abwechslungsreich zu gestalten. Da das Konzept zunächst nur die offene Strecke abbildete, wurden ein Spurwechsel und eine Blockstelle eingerichtet. So ermöglichen Gleiswechsel und Zugsüberholungen einen dynamischeren Betrieb und sorgen für mehr Abwechslung im Fahrablauf. Zeitlich bildet die Anlage den Zustand zwischen 2010 und 2019 in der Epoche VI ab. Auch die eingesetzten Züge sind grössten-



Die Strecke ist bereits mit modernen Typ-N-Signalen ausgerüstet.



Nachgebildet wurden auch Details wie Achszähler und deren Anschlüsse.



teils aus dieser Zeit, selbstverständlich gibt es da aber auch einige Ausnahmen.

Aufgrund der für H0-Verhältnisse recht schmalen Module war schon bei Baubeginn eine sehr hohe Detailtiefe wichtig, um den Betrachtern einen Wow-Effekt zu bieten und Langeweile zu vermeiden. Überall können neue Details entdeckt werden – seien es Schächte, Kabelverteildosen oder Achszähler. Um in der geringen Modultiefe eine klare Abgrenzung zum Hintergrund zu schaffen, ist nahezu entlang der gesamten Strecke ein Wald angedeutet.

Nur wenige Gebäude finden Platz in der Szenerie. Überwiegend dominieren Grün-

flächen mit Bäumen, Büschen und kleinen Kunstbauten wie Stützmauern. Jedes Modul stellt einen eigenständigen Landschaftsteil dar und besitzt ein zentrales Thema, quasi einen Blickfang, der automatisch die Aufmerksamkeit auf sich ziehen soll. Dabei war es wichtig, die Darstellung illusionistisch so zu gestalten, dass die einzelnen Segmente weder überladen wirken noch untereinander an Harmonie verlieren.

Mit Bedacht gewählt wurden auch die Jahreszeit, der Tag und der Zeitpunkt, zu dem die Anlage nachgebildet ist. Diese Rahmenbedingungen beeinflussten nahezu alle Aspekte der Anlage, wie die Vegetation oder

die Farbgebung, um nur zwei zu nennen. Nach längerer Überlegung fiel die Wahl auf einen warmen Freitag im September zur Mittagszeit, irgendwann zwischen 2010 und 2019. Anhand dieser Vorgaben wurden diverse Ideen detailliert ausgearbeitet und die vier Module entsprechend ausgestaltet.

Bau und Landschaft

Alle Modulkästen sind aus zehn Millimeter starken MDF-Platten gefertigt, die Bretter der Trassees aus ebenso dickem Pappelsperholz. Für einen möglichst ruhigen Lauf der Züge verwende ich seit einiger Zeit Gummimatten aus dem Transportbereich,



Ein kurzer Postzug unterwegs von Luzern nach Härkingen ins Paketzentrum.



Die Re 460 «Zugkraft Aargau» unterwegs als Lokzug nach Luzern beim Verlassen des Waldbachtunnels.

sogenannte Antirutschmatten. Diese besitzen eine sehr hohe Schallisolation, was insbesondere für Modulkästen ein grosser Vorteil ist. Alles Gleismaterial im gestalteten Landschaftsbereich stammt von Tillig und wurde aufwendig farblich behandelt.

Anschliessend wurde es mit selbst eingefärbtem Schotter eingebettet.

Das Rohgerüst der Landschaft, das mit Gipsbinden verstärkt wurde, ruht auf Geländekrepp von NOCH. So entstand ein relativ leichter und dennoch sehr stabiler

Unterbau, ein grosser Vorteil bei Modulen. Nach dem Austrocknen und einem Grundanstrich in Braun wurden alle Bereiche mit feiner Erde aus meiner Wohnregion bestreut, um eine gute Basis für die Grasfasern zu schaffen und einen dreidimen-





Die Anlage überzeugt mit wunderbar umgesetzter Landschaft und zahlreichen Details. Sogar die Regenablaufrohre der Brücke wurden nachgebildet.



sionalen, authentischen Untergrund zu erhalten. Für die Grasfasern habe ich Produkte von RTS Greenkeeper verwendet, die meinen farblichen Ansprüchen voll entsprechen und die Farben einer herbstlich grünen Wiese realistisch darstellen. Verwendet wurden Fasern mit Längen zwischen einem und vier Millimetern sowie vereinzelt solche mit einer Länge von sechs Millimetern. Diese wurden in mehreren Durchgängen in Flecken und teils auch übereinander aufgebracht. Zum Schluss wurden die Bäume und Büsche platziert. Diese stammen von verschiedenen Herstellern wie Woodland Scenics und MBR Model. Bei den Büschen wurde teilweise auch auf Eigenbauten zurückgegriffen.

An die Fahrleitung stellten sich besondere Anforderungen: Sie sollte der SBB-Bauart NT entsprechen und über alle Details verfügen. Zudem sollte sie auch trennbar sein, damit die Module einfach auf- und abgebaut werden können. Aufgrund dieses Anforderungsprofils kam nur eine Eigenbaulösung infrage. Die Masten bestehen aus

H-Profilen von Sommerfeldt, ergänzt durch Teile von Swiss Model Rail sowie Eigenbaukomponenten. Als Fahrdraht wählte ich 0,15 Millimeter dicke Angelschnur aus Kunststoff, die zwar keine elektrische Funktion hat, dafür aber einfach und mit minimalem Aufwand zu spannen ist. Aufgrund dieser Konstruktion sind die Stromabnehmer der Lokomotiven in der Höhe begrenzt und laufen knapp unter dem Fahrdraht.

Für die Beleuchtung entschied ich mich für eine Grundkonstruktion aus Aluminiumnutprofilen, an denen RGB-LED-Panels befestigt sind. So ist eine optimale Ausleuchtung der Module gewährleistet, und es kann ein Tag-Nacht-Intervall simuliert sowie die Farbtemperatur an die jeweilige Tageszeit angepasst werden.

Zukunft

Aktuell sind die Landschaftsteile weitestgehend fertiggestellt, und der Bau der Kurvenmodule sowie des Abstellbahnhofs hat begonnen. Parallel dazu befinden sich die Hintergründe in Arbeit, um die Anlage nach hinten optisch abzuschiessen. Sobald diese Arbeiten beendet sind und sich das gesamte Arrangement im Langzeitbetrieb an Fahrtagen und Ausstellungen bewährt hat, ist ein Ausbau mit weiteren Modulen

Die höchst detailliert gestaltete Landschaft kaschiert die eigentlich schmale Modultiefe gekonnt.



Nicht nur die Steinmauer, sondern auch die Felsen wurden perfekt modelliert und koloriert.



Gleise, Schotter und Kabelschächte wurden weitestgehend mit Farbe verwittert.




Die Modulanlage wird fortlaufend erweitert, im Bereich des Chegelwaldtunnels soll später eine Gleisbaustelle eingebaut werden.



Auf den schmalen Modulen haben nur kleine Gebäude wie dieser Schuppen Platz. Diese werden durch viele andere Details wie beispielsweise den Robidog im Hintergrund ergänzt.

vorgesehen. Die Planungen dafür sind bereits weitgehend abgeschlossen. Sie enthalten unter anderem den Bau des kleinen Bahnhofs Eichwiler, der von Regionalzügen beziehungsweise der S-Bahn Luzern bedient wird und über einen kleinen Güteranschluss verfügt. Darüber hinaus sind weitere Streckenmodule mit abwechslungsreichen Landschaftsszenarien in Vorbereitung. Der Vorteil einer Modulanlage kann hier

voll ausgereizt werden, und die Anlage wird beliebig erweiterbar.

Zudem soll zukünftig auf Höhe des Chelgelwaldtunnels eine Gleisbaustelle eingebaut werden, die den Betrieb zusätzlich ergänzt. Sie soll inklusive Rottenwarnanlage und Warnlichtern realisiert werden. Dadurch wird ein vorübergehender Einspurbetrieb möglich, der für noch mehr Vielfalt im Betriebsablauf sorgt. 



Ein nostalgischer Zug mit Stil

Seit den 1990er-Jahren engagiert sich die Railvetica äusserst vorbildlich dafür, mit historischen Wagen einen stilvollen Nostalgiezug zu bilden. Mit dem Eintreffen der Ae 3/6' 10664 von ROCO im Handel hat sich Markus Schälli damit befasst und zeigt, wie der Modellbahner einen Railvetica-Zug in Spur H0 nachbilden kann.



Foto: Markus Schälli

Vom Brünig zum Matterhorn

Für die FAMA-Alpenbahn waren verschiedene Triebfahrzeuge der BVZ erhältlich und in kleinen Mengen der Breda-Panoramawagen. Um vorbildgerechte Züge bilden zu können, muss der BVZ-Freund selbst Hand anlegen. Joachim Peters nutzte die Mitteleinstiegswagen der Brünigbahn, um daraus die fehlenden BVZ-Wagen zu bauen.



Foto: Joachim Peters

Nächster Halt: Lenzikon

Der Däne Rune Squindo verbrachte als Kind und Jugendlicher seine Ferien regelmässig bei seinen Grosseltern in der Schweiz. Diese unternahmen mit ihm zahlreiche Ausflüge mit der Eisenbahn. Mit dem nur 1,5 m² grossen, aber hochdetaillierten H0-Diorama Lenzikon hat sich der passionierte Modellbauer eine perfekte Erinnerung an seine Ferien von damals in der Ostschweiz erschaffen.



Foto: Rune Squindo

**Ab 19. Dezember 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. 12/2025 (Dezember 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.

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



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



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



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

Weihnachtsaktion
30.11.25- 05.01.26

10% auf alles

Bestelle jetzt Deinen Train-Safe bei uns

www.train-safe.ch
Therwilerstrasse 55, 4105 Biel-Benken
info@train-safe.ch
076 495 30 99 / 079 266 69 66



Train-Safe

SSF III/2025
Magazin für Schmalspur- und Feldbahnen - Vorbild & Modell

Schmalspur Fan

Vorbild:
Breitstr. Stettin-Strecke mit 1000 mm Spurweite
Dampfbahnen in Indonesien
Museumsbahn Kfj im Magdeburgerforst
Der Bahnhof Mariázelt im Jahr 2013
Triebwagen 187 015 der DB

Modell:
Schmalspurbahnhof Osterode • Rumanische Lkw-Draisine • US-Anlage „Kankakee“

Österreich 2013:
Bahnhof Mariázelt

Modellbau: Lkw-Draisine
nach rumänischem Vorbild

Breitstr. Stettin-Strecke mit
1000 mm Spurweite

www.schmalspurfan.com

IMT Axel Frowein Modellbau - Die Modellbahnwerkstatt
Paulstraße 8 • 42287 Wuppertal

WHD-Modelleisenbahn.ch



Seit 2015 das Fachgeschäft für Modellbahnen in der Region
Schaffhausen - Winterthur - Frauenfeld

Gratis Parkplätze vor dem Laden

Öffnungszeiten:
Dienstag 14.00 - 17.00
Donnerstag 10.00 - 12.00 14.00 - 17.00
Freitag 10.00 - 12.00 16.30 - 19.00
Samstag 10.00 - 15.00

Dorfstrasse 6
8465 Wildensbuch
info@whd-modelleisenbahn.ch
Tel +41 52 319 23 90

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



LOKI



Lust auf einen Besuch in der «LOKI-Fabrik»?

Die LOKI und verschiedene Aussteller laden zum Tag der Modelleisenbahn ein, am 5. Dezember, 9.00–16.00 Uhr, Wölflistrasse 1, Bern

► www.loki.ch/tag-der-modelleisenbahn

Infos & Aussteller

